



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 130]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, सितम्बर 15, 2005/भाद्र 24, 1927

No. 130]

NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 15, 2005/BHADRA 24, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 सितम्बर, 2005

सं. टीएएमपी/20/2005-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा गोदियों के भीतर कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु सम्मिश्र कन्टेनर दर के निर्धारण के लिए मुंबई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/05/असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 14th September, 2005

No. TAMP/20/2005-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust for fixation of composite box rate for handling containers within the docks as in the Order appended hereto.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[Advt./III/IV/143/05/Exty.]

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/20/2005-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

### आदेश

(सितम्बर 2005 के 13 वें दिन पारित)

यह प्रकरण गोदियों के भीतर कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु सम्मिश्र कन्टेनर दर निर्धारित करने के लिए 16 मार्च 2005 को मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बिन्दु उठाए हैं:

- (i) दुनिया भर में कन्टेनर प्रभार एकल कन्टेनर दर पर लगाए जाते हैं। एमबीपीटी में विभिन्न सेवा प्रदाता विभिन्न सेवाएँ प्रदान करते हैं। अतएव, एमबीपीटी के लिए एकल कन्टेनर दर निर्धारित करना संभव नहीं था।
- (ii) टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) यह प्रभार है जो किसी पत्तन पर कन्टेनर के प्रहस्तन के लिए आयातकों और निर्यातकों से कन्टेनर लाइनों द्वारा लिया जाता है। एमबीपीटी द्वारा किए गए विस्तृत विश्लेषण ने दिखाया कि टीएचसी में मुख्य रूप से निम्नलिखित सम्मिलित हैं:
  - (क) पोत घाट भाड़ा तथा क्रेन-भाड़ा के पत्तन न्यास के प्रभार
  - (ख) कन्टेनरों के परिवहन हेतु प्रभार
  - (ग) पोत संबंधी हमाली
  - (घ) सर्वेक्षण, सीमा शुल्क प्रभार इत्यादि जैसे विविध प्रभार
 विश्लेषण से और अधिक पता चला कि परिवहन और पोत-हमाली के अन्तर्गत लिए गए प्रभार अधिक थे।
- (iii) सेवाओं को एकीकृत करने और लागत घटाने के लिए एमबीपीटी ने पोत हमाली का कार्य 1 नवम्बर 2002 से और कन्टेनरों के, गोदियों के भीतर ही, पोत-घाट से कन्टेनर-यार्ड तक परिवहन का कार्य 15 मई 2004 से अपने हाथ में ले लिया। टीएएमपी ने विभिन्न कार्यों और कन्टेनरों के लिए पोत-हमाली सेवाओं और कन्टेनरों के परिवहन के लिए दरों को अनुमोदन प्रदान कर दिये थे।
- (iv) कन्टेनरों की पोत-हमाली और परिवहन अधिग्रहित करने के साथ टर्मिनल में पोतघाट और कन्टेनर यार्ड के बीच सम्पूर्ण प्रचालन एमबीपीटी के एकीकृत नियंत्रण में आ गया। इस प्रकार, कन्टेनर प्रचालकों द्वारा प्रत्येक गतिविधि के लिए देय अलग-अलग प्रभारों की बजाय, उनके द्वारा देय कन्टेनर दर का निर्धारण करना अब संभव और वाछनीय हो गया है।
- (v) वर्तमान प्रस्ताव, पोत-घाट से कन्टेनर यार्ड और व्युत्क्रम में कन्टेनरों के प्रहस्तन / हटाए जाने के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु एमबीपीटी के प्रस्ताव से संबंधित आदेश सं.टीएएमपी/20/2004-एमबीपीटी दिनांक 10 अगस्त 2004 के माध्यम से टीएएमपी के निदेशों के अनुक्रम में है।
- (vi) सम्मिश्र कन्टेनर दर के निर्धारण में, वर्तमान दरमान में निम्नलिखित सेवाओं के लिए निर्धारित प्रभारों को समूहबद्ध करना समाहित है:
  - (क) पोत पर पोत-हमाली
  - (ख) कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण
  - (ग) गोदियों में सामान्य कार्यों प्रहस्तन
  - (घ) कन्टेनरों का परिवहन
 उपरोक्त सेवाओं के लिए वर्तमान प्रभार डॉक दरमान (डीएसआर) के प्रावधानों के अनुसार अलग-अलग वसूल किए जाते हैं।
- (vii) ऊपर प्रदत्त सेवाएँ घाटे में हैं। इस प्रकार, प्रस्तावित सम्मिश्र कन्टेनर दरें लागत आधारित नहीं हैं। ये दरें निकट-पड़ोसी पत्तनों (की दरों) से स्पर्धात्मक बढत प्राप्त करने की दृष्टि से व्युत्पन्न की गई हैं।
- (viii) (क) सम्मिश्र कन्टेनर दर में समाहित कुछ सेवाओं की दरें अमरीकी डालरों में निर्धारित की गई हैं और कुछ अन्य सेवाओं की दरें भारतीय रुपयों में निर्धारित की गई हैं। हुक प्वाइंट पर कन्टेनरों के प्रहस्तन प्रभार और कन्टेनर का पोतघाट भाड़ा अमरीकी डालरों में निर्धारित किए गए हैं जबकि पोत-हमाली और परिवहन के लिए प्रभार इस समय भारतीय रुपयों में निर्धारित किए गए हैं।
- (ख) चूंकि कन्टेनर के भीतर के कार्यों की दरें प्रेषिती से वसूल की जा रही हैं, सम्मिश्र कन्टेनर दर में कोई भी कार्यों संबंधित प्रभार सम्मिलित नहीं किया गया है।
- (ix) कन्टेनरों के पोतघाट से कन्टेनर यार्ड तक और उलटे क्रम में परिवहन के लिए परिवहन प्रभार (कन्टेनर) लाइनों से वसूल किए जाते हैं और एमबीपीटी ठेकेदार को दिए जाते हैं। इस सेवा के लिए इस समय वसूल की जा रही दरें ट्रांसपोर्टर्स द्वारा स्पर्धात्मक निविदाओं के माध्यम से एकत्रित की जा रही दरें हैं। प्रस्तावित कन्टेनर दर में शामिल की गई दरें कन्टेनर-प्रचालकों को परिवहन सेवाएँ प्रदान करने के लिए वसूल की जा रही दरें हैं।

- (x) पोत हमाली सेवाएं प्रदान करने के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरें 30 सितम्बर 2005 तक वैध हैं। यदि पोत-हमाली सेवा की लागत की वर्ष 2004-05 की लागत के आधार पर समीक्षा की जाती है तो ये सेवाएँ प्रदान करने की दरों को बहुत बढ़ाना पड़ सकता है। चूंकि सम्मिश्र कन्टेनर दरों में दर्शाई गई दरें पोत-हमाली सेवाएं प्रदान करने के लिए इस समय वसूली जा रही दरें हैं, भावी बढ़ोतरी को समाहित करने के लिए इन दरों का एक निश्चित प्रतिशत जोड़ा जाना आवश्यक है। वेतन और दिहाड़ी लागत, अनुरक्षण और ईंधन लागत में वृद्धि के कारण पोत-हमाली सेवाएं प्रदान करने की लागत में आने वाली वृद्धि को पूरा करने के लिए (दरों में) पर्याप्त गुंजाइश पर भी विचार किया जाना आवश्यक है। अतएव, सामान्य और आईसीडी भरे हुए कन्टेनरों के बारे में प्रस्तावित दरें, इस समय वसूल की जा रही दरों से थोड़ी-सी अधिक हैं।
- (xi) कन्टेनरों के परिवहन की लागत के अलावा, अन्य सेवाएं प्रदान करने की लागत गोदी में कन्टेनर, जनरल ब्रेक बल्क, तरल और शुष्क बल्क कार्गो के बारे में साझा हैं।

2.2. प्रस्ताव को एमबीपीटी के न्यासी मंडल ने 28 दिसम्बर 2004 की अपनी बैठक में अपना समर्थन दे दिया है।

2.3.1. इस पृष्ठभूमि में, एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण से, गोदियों के भीतर कन्टेनर प्रहस्तन के लिए निम्नलिखित सम्मिश्र कन्टेनर दर अनुमोदित करने का अनुरोध किया है:

(क) खे साइड गैंग्री क्रेन युक्त बर्थों पर कार्गो कन्टेनरों के प्रहस्तन पर सम्मिश्र प्रभार

क्र. सं.	विवरण	20' तक के कन्टेनरों के लिए दर (रु. में)		20' से अधिक के कन्टेनरों के लिए दर (रु. में)	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
(i)	सामान्य कन्टेनर्स	2500	2000	3750	3000
(ii)	आईसीडी कन्टेनर्स	3800	3300	5700	4950
(iii)	पोतान्तरण कन्टेनर्स	3000	2600	4500	3900
(iv)	समान तल कन्टेनर्स	3000	2600	4500	3900
(v)	अन्य पत्तनों से पोतान्तरण के लिए शिपिंग बिल के अन्तर्गत वार्जे द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनर्स	3000	2600	4500	3900

(ख) ऊपर (क) में वर्णितों के अलावा बर्थों में प्रहस्तित कार्गो पर सम्मिश्र प्रभार

क्र. सं.	विवरण	20' तक के कन्टेनरों के लिए दर (रु. में)		20' से अधिक के कन्टेनरों के लिए दर (रु. में)	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
(i)	सामान्य कन्टेनर्स	1900	1700	2850	2550
(ii)	आईसीडी कन्टेनर्स	3200	3000	4800	4500
(iii)	पोतान्तरण कन्टेनर्स	3000	2600	4500	3900
(iv)	समान तल कन्टेनर्स	3000	2600	4500	3900
(v)	अन्य पत्तनों से पोतान्तरण के लिए शिपिंग बिल के अन्तर्गत वार्जे द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनर्स	3000	2600	4500	3550
(vi)	एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के मध्य बार्जे द्वारा लाए-ले जाए गए कन्टेनर्स	1450	1300	2000	1850

2.3.2. दरों में सशोधन के अतिरिक्त एमबीपीटी ने वर्तमान सशर्तताओं में से कुछ में सुधार प्रस्तावित किए हैं।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसरण में एमबीपीटी का प्रस्ताव सम्बद्ध पत्तन उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। उपयोगकर्ताओं से प्राप्त की गई टिप्पणियाँ एमबीपीटी को प्रतिपूरक सूचना के रूप में भेजी गई थीं।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक जाँच पड़ताल के आधार पर यह पाया गया कि विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचनाओं / स्पष्टीकरणों की आवश्यकता थी। तदनुसार, एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने हमारे प्रश्नों का अपने पत्र दिनांक 7 जुलाई 2005 के माध्यम से उत्तर दिया। उठाये गए प्रश्न और एमबीपीटी के उत्तर सारणी रूप में नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा पूछे गए प्रश्न	एमबीपीटी के उत्तर																				
1.	इस प्राधिकरण द्वारा अन्य बातों के साथ डाक दरमान में संशोधन करने कन्टेनरों सहित आयात और निर्यात कार्गो के लिए इसके द्वारा अधिग्रहित पोत-हमाली सेवाओं हेतु दर तय करने, बार्जस द्वारा लाए गए कन्टेनरों, तटीय बार्जज द्वारा लाए गए कार्गो और धारा में प्रहस्तित कार्गो के लिए पोत-हमाली सेवाओं की दरें तय करने और कन्टेनरों को शिपयार्ड से कन्टेनर यार्ड और व्युत्क्रम में हटाने / प्रहस्तन के लिए दर निर्धारण करने हेतु पारित आदेशों को ध्यान में रखते हुए अपने दरमान में से (मदवार दरों के संबंध में) समुचित प्रविष्टियों को निकालने हेतु आवश्यक संशोधन का प्रस्ताव लाए।	प्रस्तावित सम्मिश्र कन्टेनर दरों में पोतों के बोर्ड पर प्रदत्त सेवाएं, पोत घाटों पर प्रहस्तन, ट्रांसपोर्टर्स द्वारा प्री-स्टेक एरिया में ले जाना और यदि कन्टेनर पोत बीपीएस में लंगर डाले हैं तो क्वेसाइड गंजी क्रेनों द्वारा प्रहस्तन समाहित हैं। कन्टेनरों से कन्टेनर दर वसूल करने के लिए ऊपर बताई गई सुविधाएं प्राप्त करना आवश्यक है। कुछ मामलों में ऐसा भी हो सकता है कि कन्टेनर ऊपर बताई गई सभी सेवाएं न प्राप्त कर पाए। प्रमारों को विनियमित करने के लिए अधिसूचना के मसौदे में आवश्यक शर्तें डाल दी गई हैं। चूंकि परिवहन (सेवा) ट्रांसपोर्टर्स द्वारा चलाई जा रही है। परिवहन ठेकेदार को दी जाने वाली दरों की वसूली पतन द्वारा उपयोगकर्ताओं से की जाती है। एक बार सम्मिश्र कन्टेनर दर स्वीकृत हो जाए तो ईंधन के भाव बढ़ जाने के बावजूद उपयोगकर्ताओं से कोई अतिरिक्त वसूली नहीं की जा सकेगी। यदि कन्टेनर को अतिरिक्त हलचलों (फैरो) की आवश्यकता है तो यह आवश्यक है कि कन्टेनर प्रचालकों से उन दरों पर केवल वही परिवहन प्रभार वसूल किए जाए जो परिवहन प्रचालकों को दिए जा रहे हैं। अतएव, दरमान में इन प्रावधानों को बनाए रखना जरूरी है।																				
2.	वर्ष 2004-05 के लिए (अन्तिम / वास्तविक) दर्शाने वाली लागत विवरणियाँ और अगले तीन वर्षों (अर्थात्) 2005-06 से 2007-08 के लिए प्रक्षेपणों को प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार अद्यतन कर लिया जाए।	प्रस्ताव प्रस्तुत करने की तिथि का सञ्ज्ञान लेते हुए वर्ष 2004-05 के लिए लागत विवरणी तैयार की जा रही है। संदर्भाधीन प्रस्ताव लागत आधारित नहीं है। पहले से प्रचलित दरों के आधार पर, जो लागत आधारित थी, एक सम्मिश्र दर व्युत्पन्न की जा रही है। एमबीपीटी ने सेवाएं प्रदान करने की लागत समाहित करने के लिए दरें प्रस्तुत की हैं। ऐसी दरें प्रस्तावित दरों से अधिक हैं।																				
3.	<u>यातायात</u> कृपया क्वे-क्रेन बर्थों और गैर क्वे-क्रेन बर्थों के लिए अलग-अलग निम्नलिखित विवरण दें: (i) वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के वर्षों के लिए कन्टेनर यातायात का आधार	जेएनपीटी के बराबर या उससे कम कन्टेनर दर लागू करने के बाद, यातायात की मात्रा बढ़ाने की आशा है। कन्टेनर यातायात की मात्रा नीचे दी गई है : <table><tr><th>वर्ष</th><th>क्वे क्रेन बर्थ (टीईयू)</th><th>गैर क्वे क्रेन बर्थ (टीईयू)</th><th>कुल टीईयू</th></tr><tr><td>2004-05 (वास्तविक)</td><td>41499</td><td>177225</td><td>218724</td></tr><tr><td>2005-06 (अनुमान)</td><td>-</td><td>-</td><td>200000</td></tr><tr><td>2006-07 (अनुमान)</td><td>-</td><td>-</td><td>250000</td></tr><tr><td>2007-08 (अनुमान)</td><td>-</td><td>-</td><td>250000</td></tr></table>	वर्ष	क्वे क्रेन बर्थ (टीईयू)	गैर क्वे क्रेन बर्थ (टीईयू)	कुल टीईयू	2004-05 (वास्तविक)	41499	177225	218724	2005-06 (अनुमान)	-	-	200000	2006-07 (अनुमान)	-	-	250000	2007-08 (अनुमान)	-	-	250000
वर्ष	क्वे क्रेन बर्थ (टीईयू)	गैर क्वे क्रेन बर्थ (टीईयू)	कुल टीईयू																			
2004-05 (वास्तविक)	41499	177225	218724																			
2005-06 (अनुमान)	-	-	200000																			
2006-07 (अनुमान)	-	-	250000																			
2007-08 (अनुमान)	-	-	250000																			
	(ii) विभिन्न प्रासंगिक वर्षों में अलग-अलग श्रेणी के अधीन प्रहस्तित किए जाने वाले 20' और 40' कन्टेनरों की अनुमानित संख्या	एमबीपीटी ने वर्ष 2004-05 में वास्तव में प्रहस्तित विभिन्न श्रेणियों के कन्टेनरों की संख्या और वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 के बीच की अवधि में अनुमानित रूप से प्रहस्तित किए जाने वाले कन्टेनरों की श्रेणीवार संख्या प्रस्तुत कर दी है।																				
	(iii) विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत प्रासंगिक वर्षों के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले तटीय कन्टेनरों की संख्या।	एमबीपीटी ने वर्ष 2004-05 में वास्तव में प्रहस्तित और वर्ष 2005-06 से 2007-08 की अवधि के बीच अनुमानित रूप से प्रहस्तित किए जाने वाले तटीय कन्टेनरों की संख्या प्रस्तुत कर दी है।																				
4.	<u>प्रचालनीय आय</u> (i) वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के वर्षों के लिए अनुमानित प्रचालनीय आय की विस्तृत गणना प्रस्तुत की जाए।	एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई।																				

	(ii) वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 तक की अवधि में वर्तमान व्यवस्था के अन्तर्गत और प्रस्तावित व्यवस्था के अन्तर्गत अनुमानित आय की विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।	एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई।												
5.	<u>प्रचालनीय लागत</u> (क) विद्याराधीन सभी वर्षों के लिए प्रचालनीय लागत निर्माण करने वाले लागत तत्वों का विवरण प्रस्तुत करें।	पत्तन ने वर्ष 2001-02 से वर्ष 2005-06 तक के वर्षों के लिए प्रचालनीय लागत निर्माण करने वाले लागत तत्वों का विवरण प्रस्तुत कर दिया है।												
	(ख) लगाए गए कर्मचारियों और प्रत्येक श्रेणी के अन्तर्गत उनके वेतन, दिहाड़ी, समयोपरि भत्ता इत्यादि प्रस्तुत करते हुए प्रत्यक्ष श्रम लागत और अनुसूक्ष्म श्रम लागत के रूप में कर्मचारी-लागत प्रस्तुत की जाए।	कर्मचारियों की संख्या सहित प्रत्यक्ष श्रम लागत और अनुसूक्ष्म श्रम लागत के रूप में पत्तन द्वारा वर्ष 2004-05 और 2005-06 की कर्मचारी लागत प्रस्तुत की गई है। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के आनुषंगिक विवरण निम्नानुसार हैं: (लाख रुपयों में) <table><tr><td></td><td>2004-05</td><td>2005-06</td></tr><tr><td>प्रत्यक्ष श्रम लागत</td><td>10098.75</td><td>10533.00</td></tr><tr><td>अनुसूक्ष्म श्रम लागत</td><td>497.11</td><td>518.49</td></tr><tr><td>कर्मचारी (संख्या)</td><td>6615</td><td>-</td></tr></table>		2004-05	2005-06	प्रत्यक्ष श्रम लागत	10098.75	10533.00	अनुसूक्ष्म श्रम लागत	497.11	518.49	कर्मचारी (संख्या)	6615	-
	2004-05	2005-06												
प्रत्यक्ष श्रम लागत	10098.75	10533.00												
अनुसूक्ष्म श्रम लागत	497.11	518.49												
कर्मचारी (संख्या)	6615	-												
	(ग) कृपया उपकरण प्रचालन लागत के संबंध में निम्नलिखित प्रस्तुत करें: (i) प्रति टीईयू विद्युत लागत, प्रति टीईयू ईंधन लागत जैसी प्रचालन लागत और एक टीईयू प्रहस्तन के लिए आवश्यक ईंधन / बिजली की मात्रा।	(i) कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण के बारे में सूचना नीचे दी जाती है: 1. प्रति टीईयू (क्यूजीसी के मामले में) बिजली की लागत रु. 28/- लगभग है। 2. प्रति टीईयू (आरटीजी के मामले में) ईंधन की लागत रु. 70/- लगभग है। 3. प्रति टीईयू विद्युत शक्ति की खपत -7 यूनिट लगभग है। 4. प्रति टीईयू आवश्यक ईंधन की मात्रा - 2 लिटर लगभग है।												
	(ii) उपकरण-वार मरम्मत और अनुसूक्ष्म लागत	उपकरण (क्वे साइड गंत्री क्रैन्स) मरम्मत और अनुसूक्ष्म लागत। (लाख रुपयों में) <table><tr><td>2001-02</td><td>25.68</td></tr><tr><td>2002-03</td><td>19.97</td></tr><tr><td>2003-04</td><td>33.11</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>33.65</td></tr></table>	2001-02	25.68	2002-03	19.97	2003-04	33.11	2004-05	33.65				
2001-02	25.68													
2002-03	19.97													
2003-04	33.11													
2004-05	33.65													
	(iii) एमबीपीटी यह बताए कि क्या उसने कन्टेनर प्रहस्तन से संबंधित कोई कार्य बाहर से करवाने की व्यवस्था की है, यदि हां तो बाहर से वह कार्य करवाने की प्रति टीईयू लागत भी बताए।	एमबीपीटी ने पोतघाट और कन्टेनर यार्ड के बीच कन्टेनरों के प्रहस्तन और परिवहन का कार्य 15.05.2004 से बाहरी साधनों से करवाने की व्यवस्था की है। प्रचलित दरें हैं 20' तक की लम्बाई वाले भरे हुए कन्टेनर की रु. 594/- प्रति कन्टेनर और खाली कन्टेनर की रु. 484/- प्रति कन्टेनर, इसी प्रकार, 20' से अधिक लम्बाई वाले भरे हुए कन्टेनर की रु. 891/- प्रति कन्टेनर और खाली कन्टेनर की रु. 728/- प्रति कन्टेनर।												
	(iv) कृपया ब्यौरे सहित उपरि व्यय का विवरण और कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए लागत अनुमानन में विद्यारित आधार प्रस्तुत करें।	उपरिव्यय निम्नानुसार आबंटित किए गए हैं: (क) विभागीय उपरि व्यय अर्थात् पत्तन और यातायात विभाग (ख) भण्डार व्यवस्था (ग) श्रम कल्याण और चिकित्सा (घ) शेष प्रशासन और (ङ.) अभियांत्रिकी कार्यशाला लगभग 174 लागत केन्द्रों पर (होने वाले) व्ययों को ऊपर के पांच समूहों में संकलित किया गया है और पूर्व निर्धारित आधार पर प्रमाजित किया गया है।												
	(घ) विद्याराधीन सभी वर्षों के लिए लागत विवरणों में समाविष्ट सामान्य सुविधाओं का गठन करने वाले लागत तत्वों का ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए।	सामान्य सुविधाओं का गठन करने वाले लागत तत्वों का ब्यौरा निम्नानुसार है:												

		(लाख रुपये में)		
		विवरण	2004-05	2005-06
		इंदिरा डाक में सामान्य सुविधाएँ	948.80	989.60
		प्रिसेस और विक्टोरिया डाक में सामान्य सुविधाएँ	547.62	571.16
		आरआईएम वास्क्यूल ब्रिज का प्रचालन और अनुरक्षण	0.19	0.20
		गोदी की साफ-सफाई	359.04	374.48
		पहरा व निगरानी पर किया गया व्यय	604.17	630.15
		नए छोटे मोटे कार्य	7.84	8.18
		<b>कुल</b>	<b>2467.66</b>	<b>2573.77</b>
	(ड.) एमबीपीटी ने बताया है कि उसने गोदियों में प्रहस्ति कन्टेनरों, सामान्य ब्रेक बल्क तरह और शुष्क बल्क कार्गो को प्रदत्त साझा सेवाओं की लागत के साथ गिने जाने के लिए लागत विवरणी में समायोजन किए हैं। प्रचालन लागत में किए गए ऐसे सभी समायोजनों के विवरण और उनके आधार, विचाराधीन सभी वर्षों में उनके आधार प्रस्तुत किए जाएं।	वर्तमान में कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि, "गोदियों में प्रहस्ति सामान्य कार्गो" सेवा का भाग है। इस सेवा में सामान्य बल्क कार्गो, तरल और शुष्क बल्क कार्गो भी आते हैं। प्रचलित लागत अभिग्रहण प्रणाली इन जिम्नों की प्रहस्तन लागत को मदवार अलग-अलग करने की अनुमति नहीं देती। सम्मिश्र कन्टेनर दर लागू करने के कारण पोत हमाली और कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण सेवा से एक भाग को अलग करने की ओर उसे गोदियों में प्रहस्ति सामान्य कार्गो और कन्टेनर परिवहन सेवा में आमेलित करने की आवश्यकता पड़ी। सम्मिश्र कन्टेनर, दर लागू करने पर भी एमबीपीटी इन तत्वों की लागत अलग से अभिग्रहित करने की स्थिति में नहीं होगा। इसलिए, कन्टेनरों की पोत-हमाली सेवा की लागत और कन्टेनरों के परिवहन की लागत को समामेलित किया गया है और "द्वे साइड गंत्री क्रेन" सेवा प्रदान करने की लागत को "गोदियों में प्रहस्ति सामान्य कार्गो" सेवा प्रदान करने की लागत के साथ प्रमाजित किया गया है।		
	(घ) (i) एमबीपीटी ने सामान्य सुविधाएँ प्रदान करने की लागत को कन्टेनर प्रहस्तन लागत को कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि के अन्तर्गत माना है। इसके अलावा, प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय भी कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि में प्रमाजित किया गया है। इस संबंध में, स्पष्ट करें कि जहाँ तक कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि का संबंध है, सामान्य सुविधाएँ प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय से किस प्रकार भिन्न हैं?	लागत विवरणी में संदर्भित सामान्य सुविधाओं में, पहरा और निगरानी मद में होने वाला व्यय, प्रकाश, दरें और कर तथा जल प्रभार, कुछ साझा उपयोग सुविधाओं के सामान्य प्रचालन तथा अनुरक्षण व्यय समाहित हैं। जबकि प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय में भंडार-व्यवस्था, श्रमिक कल्याण और धिकित्सा व्यय और लेखा सचिव तथा कानूनी सेवा पर होने वाले व्यय शामिल हैं।		
	(ii) कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि में प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय के आबंटन का अधिकार है?	प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय निम्नानुसार आबंटित किए गए: (1) भंडार के मूल्य के आधार पर भंडार व्यवस्था का व्यय। (2) मरम्मत और अनुरक्षण के व्यय के आधार पर अभियांत्रिकी उपरि व्यय। (3) कर्मचारियों की संख्या के आधार पर श्रमिक कल्याण और धिकित्सा व्यय। (4) प्रत्यक्ष लागत के आधार पर शेष प्रशासन।		
	(छ) कृपया संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 और धारा 2.9.5 के प्रकाश में, सभी विचाराधीन वर्षों की लागत विवरणी में विचारित मूल्यहास की समीक्षा करें।	मूल्यहास की गणना पूरी तरह प्रचालित परिसम्पत्तियों पर 'सरल रेखा विधि' पर की जाती है। मंडल ने मंत्रालय के निदेशानुसार परिसम्पत्तियों का जीवन निर्धारित किया है। धारा 2.7.1 और धारा 2.9.5 के अनुसार मूल्यहास की पुनर्गणना के परिणाम स्वरूप टीएएमपी को स्पष्टीकरण देने में विलम्ब होगा। एमबीपीटी का सदस्यधीन प्रस्ताव प्राधिकरण को मार्गदर्शी जारी करने से पहले प्रस्तुत किया गया था। टीएएमपी से अनुरोध है कि वह इस अवस्था में पुनर्गणना के लिए जोर न दे। एमबीपीटी दरमान के व्यापक संशोधन का प्रस्ताव कर रहा है। एमबीपीटी व्यापक संशोधन के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय मूल्यहास की पुनर्गणना करेगा।		

	(ज) (i) वित्त और विविध व्यय को कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि की ओर प्रभाजित करने का आधार बताया जाए।	वित्त और विविध व्यय, पोत-हमाली सेवाओं के संबंध में कर्मचारियों की संख्या के आधार पर और गोदियों में प्रहस्तित सामान्य कार्गो और क्वे साइड गंत्री क्रेन सेवा के संबंध में वेतन, दिहाड़ी और प्रत्यक्ष लागत के आधार पर प्रभाजित किए गए हैं।																		
	(ii) कृपया कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि को प्रभाजित वित्त एवं विविध व्यय का ब्यौरा प्रस्तुत करें।	वित्त एवं विविध व्ययों का ब्यौरा निम्नानुसार है: (रु. लाखों में) <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>पेंशन कोष में डाले गए</th><th>उत्पादकता-संबद्ध बोनस / ईनाम (पीएलबी/पीआर)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2001-02</td><td>11450.36</td><td>551.45</td></tr> <tr> <td>2002-03</td><td>7558.40</td><td>612.92</td></tr> <tr> <td>2003-04</td><td>11755.82</td><td>526.46</td></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>12032.93</td><td>539.46</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>11943</td><td>536.09</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	पेंशन कोष में डाले गए	उत्पादकता-संबद्ध बोनस / ईनाम (पीएलबी/पीआर)	2001-02	11450.36	551.45	2002-03	7558.40	612.92	2003-04	11755.82	526.46	2004-05	12032.93	539.46	2005-06	11943	536.09
वर्ष	पेंशन कोष में डाले गए	उत्पादकता-संबद्ध बोनस / ईनाम (पीएलबी/पीआर)																		
2001-02	11450.36	551.45																		
2002-03	7558.40	612.92																		
2003-04	11755.82	526.46																		
2004-05	12032.93	539.46																		
2005-06	11943	536.09																		
	(iii) वर्ष 2002-03 की तुलना में वर्ष 2003-04 में वित्त और विविध व्यय में लगभग 50% तक की वृद्धि के कारण बताया जाए।	एमबीपीटी ने वर्ष 2003-04 में पेंशन कोष में 210 करोड़ रुपये का अंशदान किया था। जबकि वर्ष 2002-03 में 137 करोड़ रुपये का अंशदान किया था। इसके परिणामस्वरूप, वर्ष 2003-04 में वित्त और विविध व्यय में लगभग 50% की वृद्धि हुई।																		
	(अ) (क) एमबीपीटी ने निवेशित पूंजी पर 18.5% की दर से प्रतिलाभ का दावा किया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.2 और 2.9.10 के अनुसार, निवेशित पूंजी पर प्रति लाभ की दर 15% है और अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ कुल क्षमता के 60% और इससे अधिक के उपयोग पर लेने दिया जाएगा। निवेशित पूंजी पर प्रतिलाभ की दर (आरओसीई) इस के बाद भी प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अधीन होगी। तदनुसार, विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत निवेशित पूंजी का अपेक्षित विवरण प्रदान किया जाए।	प्रशुल्क निर्धारण के लिए मार्गदर्शियों की प्राप्ति से बहुत पहले लागत विवरणियाँ टीएएमपी को भेज दी गई थीं। भेजी गई विवरणियों से यह देखा जा सकता है कि सेवा घाटा उठाकर प्रदान की जा रही है। इस प्रकार, दरों के निर्धारण के लिए 15% या 18.5% की दर से प्रतिलाभ की गणना करने का कोई अंतर नहीं पड़ता। मुंबई पत्तन की 2.92 लाख टीईयू प्रहस्तन करने की घोषित क्षमता की तुलना में पत्तन ने वर्ष 2004-05 में लगभग 2.18 लाख टीईयू का प्रहस्तन किया है। यह प्रहस्तन घोषित क्षमता के 60% से अधिक है।																		
	(ख) पत्तन की कन्टेनर प्रहस्तन क्षमता बताइए।	पत्तन की कन्टेनर प्रहस्तन क्षमता 2.92 लाख टीईयू है।																		
	(ग) एमबीपीटी ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिए नकारात्मक कार्य-पूँजी दर्शाई है और उल्लेखनीय रूप से, कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि का परिणामिक आधार भी नकारात्मक ही निकला कर आया है। एमबीपीटी, कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि में निवेशित पूंजी पर प्रतिलाभ के दावे का औचित्य सिद्ध करें।	सभी वर्षों के लिए नकारात्मक कार्य-पूँजी स्पष्ट दर्शाती है कि इस समय उत्पन्न किया जा रहा राजस्व निवेशित पूंजी पर कोई परिणाम नहीं दे रहा है। एक बार तय की गई दरें तीन वर्ष तक प्रभारी रहेंगी। इसलिए, ईंधन की कीमत में बढ़वार तथा वेतन और दिहाड़ी में वृद्धि के कारण लागत में वृद्धि की भरपाई के लिए प्रस्ताव में उल्लिखित दरों में, कन्टेनरों की कुछ श्रेणियों पर, बहुत थोड़ी वृद्धि लादने का प्रस्ताव किया गया है। डीजल की कीमत बढ़ गई है। इसके परिणामस्वरूप एमबीपीटी द्वारा ठेकेदारों को अधिक राशि का भुगतान करना होगा। किन्तु एक बार कन्टेनर दर तय हो जाने के बाद एमबीपीटी, ईंधन की कीमतों में वृद्धि के कारण कोई अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं कर सकेगी। इसलिए, दरों में और अधिक फेरबदल की सलाह नहीं दी जाती है।																		
6.	एमबीपीटी ने बताया है कि गंत्री और गंत्री रहित प्रचालनों के लिए बर्थों में कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि हेतु प्रस्तावित दरें, पोत पर पोत हमाली, कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण गोदियों में प्रहस्तित सामान्य कार्गो और कन्टेनरों के परिवहन के लिए निर्धारित वर्तमान प्रभारों को समूहबद्ध करने से व्युत्पन्न दरें हैं। इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी ने वेतन और दिहाड़ी लागत और उपकरणों की अनुपेक्षा लागत में भावी वृद्धि की भरपाई करने के लिए और प्रस्तावित दरों तक पहुंचने के लिए पोत-हमाली सेवा प्रदान करने और कन्टेनरों को परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए निर्धारित वर्तमान	प्रस्तावित सम्मिश्र कन्टेनर दरें लागत आधारित तो नहीं हैं किन्तु पड़ोसी पत्तनों की तुलना में स्पर्धात्मक हैं। यदि दरों के माध्यम से सेवा की लागत वसूल करनी है तो दरों को बहुत अधिक बढ़ाया जाना था। प्रस्तावित दरें, कन्टेनरों की कुछ अन्य श्रेणियों के लिए ली जा रही दरें हैं और ये दरें कन्टेनरों की कुछ दूसरी श्रेणियों के संबंध में इस समय लिए जा रहे प्रभारों से बहुत कम हैं। चूंकि अनुमोदित दरें तीन वर्षों के लिए लागू रहेंगी, वेतन और दिहाड़ी में वृद्धि, उपकरणों के अनुपेक्षा और ईंधन (लागत) में वृद्धि की भरपाई के लिए, गंत्री बर्थों में प्रहस्तित सामान्य और आईसीडी भरे हुए कन्टेनरों की दरों में और बार्जेज द्वारा एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच लाए ले जाए गए गंत्री रहित बर्थों में प्रहस्तित																		

	प्रमारों में लागत का कुछ प्रतिशत जोड़ा है। इस संबंध में, एमबीपीटी के केन वाली बर्थों में के केन रहित बर्थों में सेवाएँ प्रदान करने की लागत के संबंध में प्रस्तावित दरों का औचित्य बताएँ।	सामान्य और आईसीडी भरे हुए कन्टेनरों के संबंध में (दरों में) बहुत कम वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित दरों के साथ, आय में वृद्धि सेवा की प्रचालन लागत से कुछ ही अधिक होगी। अन्य सभी कन्टेनरों के बारे में प्रस्तावित प्रभार इस समय वसूल किए जा रहे प्रमारों से कम हैं।															
7.	प्रस्तावित सम्मिश्र प्रभार के संदर्भ से कृपया निम्नलिखित बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें: (i) कन्टेनरों पर पोट घाट भाड़ा और के साइड गत्री केनो के लिए वर्तमान प्रमारों को परिवर्तित करने के लिए 1 अम.डालर = रु. 46/- की विनिमय दर अपनाने के पीछे का तर्क	यह प्रस्ताव अक्टूबर 2004 में, जब एक अमरीकी डालर की भारतीय रुपयों में विनिमय दर रु. 45.85 के आस पास घट-बढ़ रही थी। इसलिए, एमबीपीटी ने वर्तमान केसाइड गत्री केन प्रभार और कन्टेनरों पर पोटघाट भाड़ा, जो अमरीकी डालर में निर्धारित है, को भारतीय रुपयों में परिवर्तित करने के लिए 1 अम.डालर = रु. 46/- की विनिमय दर अपनाई थी।															
	(ii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.1.1 विनिर्देश करती है कि सम्मिश्र कन्टेनर दर का निर्धारण छूट के प्रावधान के साथ किया जाए कि यदि पत्तन अलग-अलग सेवाओं में से कोई सेवा न दे पाए तो स.क.द. में छूट दी जाए। एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरमान में ऐसी किसी छूट का प्रस्ताव नहीं किया है।	सम्मिश्र कन्टेनर दर में समाविष्ट सेवाओं में से किसी एक के प्रदान करने का अवसर साधारणतया नहीं आएगा क्योंकि ये सभी सेवाएँ अनिवार्य हैं। यदि कोई आकस्मिक आवश्यकता आ पड़ेगी तो दरमान के अनुसार प्रदत्त सेवाओं के लिए अलग प्रभार वसूल किए जाएंगी। केवल इसी हरादे से, एमबीपीटी ने दरमान से धारा को हटाने का प्रस्ताव नहीं किया है।															
	(iii) 40' से अधिक आकार वाले कन्टेनर के सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभार के लिए पत्तन द्वारा प्रस्ताव नहीं किया गया है।	डीएसआर के खंड V के अंतर्गत प्रदत्त प्रशुल्क 20' तक की लम्बाई वाले और 20' से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों के लिए है। 40 और इससे अधिक की लम्बाई की दरें 20' से अधिक की लम्बाई के अधीन आ गई हैं। तथापि टीएएमपी इन कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए, संशोधित मार्गदर्शियों में विनिर्दिष्ट अनुपात में दर निर्धारित कर सकता है।															
	(iv) प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 4.3 के प्रावधानों के अनुसार तटीय कन्टेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करना पड़ेगा और सभी तटीय कन्टेनरों के लिए इस प्रकार के कन्टेनर संबंधी प्रभार सामान्य कन्टेनर संबंधी प्रमारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए। एमबीपीटी तटीय कन्टेनरों के लिए दरें शामिल कर ले।	प्रस्ताव के ख (vi) में प्रदर्शित दरें, वास्तव में तटीय कन्टेनरों के लिए दरें हैं। विदेशगामी कन्टेनरों के लिए दरें निम्नानुसार होंगी : <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>20' तक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)</th><th>20' से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td>भरे हुए</td><td>खाली</td></tr> <tr> <td>एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच बाजेंज द्वारा लाए-ले जाए गए कन्टेनर</td><td>2400/-</td><td>2200/-</td></tr> <tr> <td></td><td>भरे हुए</td><td>खाली</td></tr> <tr> <td></td><td>3300/-</td><td>3100/-</td></tr> </tbody> </table>	विवरण	20' तक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)	20' से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)		भरे हुए	खाली	एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच बाजेंज द्वारा लाए-ले जाए गए कन्टेनर	2400/-	2200/-		भरे हुए	खाली		3300/-	3100/-
विवरण	20' तक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)	20' से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)															
	भरे हुए	खाली															
एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच बाजेंज द्वारा लाए-ले जाए गए कन्टेनर	2400/-	2200/-															
	भरे हुए	खाली															
	3300/-	3100/-															
	(v) मूल्य निर्धारक निर्णय में एमबीपीटी ने, जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा लगाए गए कुछ प्रचलित कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार अपना लिए हैं। इस संबंध में एमबीपीटी से अनुरोध है कि वह निम्नलिखित स्पष्ट करें: (क) 40' के खाली आईसीडी कन्टेनर के प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी की दर रु. 4725.00 की तुलना में रु. 4950.00 निर्धारित करने का कारण।	20 फीट से अधिक लम्बाई वाले कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरें, 20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरों का डेढ़ गुना है आईसीडी यातायात की तुलना में कुल यातायात 4.70% पर न्यूनतम है, पत्तन का राजस्व मुख्यतः सामान्य कन्टेनरों पर है, इसके अतिरिक्त, इस समय आईसीडी कन्टेनर दर में लगभग 40% की रियायत दी जाती है।															
	(ख) पोतान्तरण कन्टेनरों के बारे में एमबीपीटी ने जेएनपीटी की दरों को अपना लिया है। इस विषय में कृपया इस बात की पुष्टि करें कि क्या, पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी के कार्य निष्पादन / उत्पादकता स्तर एमबीपीटी के कार्य-निष्पादनता / उत्पादकता स्तर के तुलनीय है ?	एमबीपीटी 132 वर्ष पुराना है जबकि जेएनपीटी अत्याधुनिक सुविधाओं के साथ हाल ही में विकसित किया गया पत्तन है। एमबीपीटी एक भ्रम-साध्य पत्तन है, वहीं जेएनपीटी एक मशीनीकृत पत्तन है। एमबीपीटी के उत्पादकता स्तर की तुलना जेएनपीटी के उत्पादकता स्तर से करना उपयुक्त नहीं होगा। पोतान्तरण कन्टेनरों का कार्य-निष्पादनता / उत्पादकता स्तर जेएनपीटी और															

		एमबीपीटी में समान नहीं हो सकता। तथापि, अधिक पोतान्तरण पोतों को आकर्षित करने के लिए दरें, जेएनपीटी की दरों का समान स्तर पर लाई गई हैं।
(ग) क्वे क्रेन बर्थों और क्वे क्रेन रहित बर्थों पर पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए समान दर प्रस्तावित करने का कारण बताया जाए		इस समय, पोतान्तरण कन्टेनरों से क्वे क्रेन बर्थ पर रु. 6908/- की दर से और क्वे क्रेन रहित बर्थ पर रु. 5623.06 की दर से प्रभार वसूले जाते हैं। इसकी तुलना में, एमबीपीटी 20' तक की लम्बाई वाले कन्टेनर के लिए रु. 3000/- वसूलने का प्रस्ताव कर रहा है। चूंकि प्रस्तावित प्रभार इस समय वसूल की जा रही दरों से कम हैं, क्वे क्रेन बर्थ और क्वे क्रेन रहित बर्थ (की दरों) में कोई अन्तर नहीं किया गया है। पोतान्तरण कन्टेनरों की संख्या बहुत कम है। कन्टेनरों के पोतान्तरणों को प्रोत्साहित करने के लिए, क्वे क्रेन बर्थ और क्वे क्रेन रहित बर्थ पर प्रहस्तित पोतान्तरण कन्टेनरों हेतु कन्टेनर दर समान निर्धारित की गई है।
(vi) बार्जेज द्वारा शिपिंग बिलों के अन्तर्गत पोतान्तरण के लिए अन्य पत्तनों से लाए गए समान तल कन्टेनरों और निर्यात कन्टेनरों के लिए, पोतान्तरण कन्टेनरों के क्वे क्रेन बर्थों में प्रहस्तन के लिए निर्धारित स्तर पर प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित करने का कारण बताइए।		एमबीपीटी ने बार्जेज द्वारा लाए गए समान तल कन्टेनरों और निर्यात कन्टेनरों के संबंध में दरों को पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित प्रभारों के स्तर पर बांध दिया है। समान तल कन्टेनरों, पोतान्तरण कन्टेनरों और शिपिंग बिल के अन्तर्गत लाए गए कन्टेनरों के प्रहस्तन में शामिल प्रचालन समान हैं। इसलिए कन्टेनर दर समान दर पर प्रस्तावित की गई है।
(vii) समान तल कन्टेनरों और अन्य पत्तनों से शिपिंग बिल के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा पोतान्तरण के लिए लाए गए निर्यात कन्टेनरों के लिए दरें समान स्तर पर प्रस्तावित की गई हैं। पुनः कन्टेनरों की इन दोनों श्रेणियों पर क्वे क्रेन बर्थ और क्वे क्रेन रहित बर्थ पर प्रहस्तन प्रभार समान स्तर पर लगाए जाने का प्रस्ताव है। तथापि, पोतान्तरण के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग बिल के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए 20 लम्बाई से अधिक के खाली निर्यात कन्टेनरों पर दर मिलाए जाने का प्रस्ताव है।		इस समय, विभिन्न बर्थों में इन कन्टेनरों पर वसूली योग्य प्रभार, प्रस्तावित दरों से बहुत अधिक हैं। पोतान्तरण के लिए पड़ोसी पत्तन से शिपिंग बिल के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए और गत्री रहित बर्थों पर प्रहस्तित 20 फीट से अधिक लम्बाई वाले निर्यात कन्टेनरों पर (प्रति कन्टेनर) रु. 3586.03 प्रभार लगाया जाता है। इसके मुकाबले, रु. 3550/- (प्रति कन्टे.) की दर निर्धारित/प्रस्तावित की गई है।
(viii) कृपया पुष्टि कीजिए कि पोतान्तरण के लिए पड़ोसी पत्तन से शिपिंग बिल के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनरों के क्वे क्रेन बर्थ क्वे क्रेन रहित बर्थ दोनों में प्रहस्तन के निर्धारित प्रभार पोत पर लदान पोत से उतराई कार्य चक्रों में निहित प्रचालनों को समाहित करते हैं।		इस बात की पुष्टि की जाती है कि क्वे क्रेन और क्वे क्रेन रहित बर्थों में (प्रहस्तन के लिए) निर्धारित प्रभारों में पोत पर लदान और पोत से उतराई प्रचालन शामिल हैं।
(ix) पोत पर प्रचलित पोत-ठमाली प्रभार में कन्टेनरों को बांधना / खोलना शामिल हैं। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित सम्मिश्र दरों में बांधने / खोलना शामिल है। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित सम्मिश्र दरों में बांधने / खोलने से संबंधित सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं तो छूट के लिए प्रस्ताव किया जाए।		प्रस्तावित कन्टेनर दर में कन्टेनरों के बांधने / खोलने के लिए प्रदात सेवाएं समाहित नहीं हैं। डीएसआर के खंड IV (ग) के अन्तर्गत प्रचलित छूट जारी रहेगी।
(x) एमबीपीटी ने कन्टेनरों की अन्य श्रेणियों की तुलना में आईसीडी कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए उच्चतर दरें प्रस्तावित की हैं। कृपया, क्वे क्रेन बर्थों और क्वे क्रेन रहित बर्थों में प्रहस्तन के लिए आईसीडी कन्टेनरों को क्या-क्या अतिरिक्त सेवाएं प्रदान करने का प्रस्ताव है, बताएँ।		सामान्य कन्टेनरों का पोत-घाट और कन्टेनर यार्ड के बीच प्रहस्तन और परिवहन किया जाता है जबकि आईसीडी कन्टेनरों का न केवल पोत घाट और कन्टेनर यार्ड के बीच प्रहस्तन और परिवहन किया जाता है बल्कि इन्हें बैगनों / एजेंट के ट्रेलरों पर / से चढ़ाया / उतारा और वडाला स्थित हॉटिंग - यार्ड तक / से खींच कर ले जाया / लाया भी जाता है।
(xi) गत्री प्रचालन रहित बर्थों पर प्रहस्तित कार्गो कन्टेनरों पर प्रस्तावित सम्मिश्र प्रभारों के संदर्भ से एमबीपीटी कृपया निम्नलिखित प्रस्तुत करें/स्पष्ट करें: (क) दरों के दो समुच्चय - एक "पोतान्तरण के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग बिल के अधीन बार्जेज द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनरों" के लिए और एक अन्य		उप खंड ख के क्रम सं. 5 पर वर्णित कन्टेनर, अन्य पत्तनों से मुंबई पत्तन तक पोतान्तरण के लिए लाए गए निर्यात कन्टेनर हैं जबकि उप-खंड ख के क्रम सं. 6 पर संदर्भित कन्टेनर, एमबीपीटी और

	<p>"एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच बाजेंज द्वारा लाए-ले जाए गए कन्टेनरों" के लिए खंड V के उप-खंड ख के अन्तर्गत क्रम सं. (V) और (VI) पर प्रस्तावित किए गए हैं। क्रम सं. (V) और (VI) में रखे गए कन्टेनरों में अंतर और उनके लिए विदेशीय दरें प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट किए जाएं। क्वे साइड गंती क्रैनो से युक्त बर्थों पर प्रहस्ति कन्टेनरों के बारे में ऐसी विदेशीय दरें प्रस्तावित न करने के कारण भी बताए जाएं।</p>	<p>अन्य पत्तनों के बीच बाजेंज द्वारा लाए-ले-जाए गए कन्टेनर हैं। इस समय यह आवागमन केवल एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच होता है। एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच आने-जाने वाले कन्टेनर इस समय एक विशेष बर्थ पर प्रहस्ति किए जाते हैं जिसमें क्वे साइड गंती क्रैन नहीं है। यह प्रणाली भविष्य में भी जारी रह सकती है। इसलिए, इस तरह की गतिविधियों के लिए दरें, क्यूजी सी युक्त बर्थों में प्रहस्ति कन्टेनरों के लिए निर्धारित दरों की अनुसूची में शामिल नहीं किया गया है। इन कन्टेनरों में एक ही गतिविधि लिप्त होती थी - या तो पोत पर लदान या पोत से उतराई। क्रम सं. 5 वाली दरें जेएनपीटी से समुद्र के रास्ते शिपिंग बिल के अंतर्गत लाए गए, पत्तन पर उतारे गए और तत्पश्चात आयात और निर्यात दोनों प्रचालन वाले पोतों में चढ़ाए गए निर्यात कन्टेनरों पर लागू होती हैं।</p>																														
	<p>(xii) बाजेंज द्वारा एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच लाए-ले जाए गए कन्टेनरों के बारे में दरों की दो श्रेणियां प्रस्तावित की गई हैं। दरों की इन दो श्रेणियों में से दरों की निम्नलिखित श्रेणी फैसिल से लिखी गई है:</p> <table><tr><th>सं.</th><th>विवरण</th><th>20' तक के कन्टेनरों के लिए दरें (रु. में)</th><th>20' से अधिक कन्टेनरों के लिए दरें (रु. में)</th></tr><tr><td></td><td></td><td>भरे हुए</td><td>खाली</td></tr><tr><td></td><td></td><td>भरे हुए</td><td>खाली</td></tr><tr><td>(vi)</td><td>एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच लाने ले जाने वाले कन्टेनर 60%</td><td>820</td><td>780</td></tr><tr><td></td><td></td><td>1200</td><td>1110/-</td></tr></table> <p>प्रस्तावित दरों की मुद्रित रूप में पुष्टि और अन्य पत्तनों के बीच लाने-ले जाने वाले कन्टेनरों के लिए लिए दरों की दो श्रेणियों निर्धारित करने की आवश्यकता बताई जाए।</p>	सं.	विवरण	20' तक के कन्टेनरों के लिए दरें (रु. में)	20' से अधिक कन्टेनरों के लिए दरें (रु. में)			भरे हुए	खाली			भरे हुए	खाली	(vi)	एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच लाने ले जाने वाले कन्टेनर 60%	820	780			1200	1110/-	<p>कुछ आंकड़े, वास्तव में प्रस्तावित दरों के नीचे अनायास ही फैसिल से लिखे गए। वास्तव में प्रस्तावित दरें नीचे प्रस्तुत की गई हैं:</p> <table><tr><th>20' तक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)</th><th>20' से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)</th></tr><tr><td>भरे हुए</td><td>खाली</td></tr><tr><td>भरे हुए</td><td>खाली</td></tr><tr><td>1450</td><td>1300/-</td></tr><tr><td>2000/-</td><td>1850/-</td></tr></table>	20' तक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)	20' से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	1450	1300/-	2000/-	1850/-
सं.	विवरण	20' तक के कन्टेनरों के लिए दरें (रु. में)	20' से अधिक कन्टेनरों के लिए दरें (रु. में)																													
		भरे हुए	खाली																													
		भरे हुए	खाली																													
(vi)	एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच लाने ले जाने वाले कन्टेनर 60%	820	780																													
		1200	1110/-																													
20' तक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)	20' से अधिक की लम्बाई वाले कन्टेनरों की दरें (रु. में)																															
भरे हुए	खाली																															
भरे हुए	खाली																															
1450	1300/-																															
2000/-	1850/-																															
	<p>(xiii) खंड V के उपखंड (क) और (ख) के लिए प्रस्तावित टिप्पणियों (नोट्स) के संदर्भ से निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p> <p>(क) नोट (i) में प्रस्तावित कार्गो कन्टेनरों की परिभाषा उन विभिन्न कन्टेनरों को समाहित करती नजर नहीं आती जिनके लिए समिश्र प्रभाव प्रस्तावित किए गए हैं। कार्गो कन्टेनरों की परिभाषा की समीक्षा की जाए।</p>	<p>नोट (1) में संदर्भित परिभाषा कन्टेनरों के यूनिटों का वर्णन करने वाली यूनिवर्सल परिभाषा है। दर-अनुसूची में समाहित विभिन्न प्रकार के कन्टेनरों की डीएसआर के खंड 1 और डीएसआर के खंड V के सामान्य नियमों में परिभाषित किया गया है।</p>																														
	<p>(ख) कन्टेनरों की विभिन्न श्रेणियों को प्रदत्त सेवाएं शामिल करने वाले प्रस्तावित नोट (ii) की व्याख्या करें।</p>	<p>प्रभारों में पोत पर पोत-हमाली प्रभार, पोतघाट पर प्रहस्तन, पोतघाट और ग्री-स्टेक / आरसीडी यार्ड के बीच कन्टेनर को हटाना, रेलवे वैगनों पर आईसीडी कन्टेनरों का चढ़ाना / उतारना शामिल है।</p>																														
	<p>(xiv) नोट (iv) के संदर्भ से कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p> <p>(क) संदर्भाधीन एमबीपीटी प्रस्ताव समिश्र प्रभार लगाने के लिए है और व्यापक सेवाओं में ग्रीस्टेक एरिया में चढ़ाना उतारना शामिल होना चाहिए।</p> <p>उल्लेखनीय रूप से, एमबीपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित समिश्र प्रभार में कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण के लिए उगाही योग्य प्रभार भी शामिल होंगे। ऐसा होते हुए, नोट (iv) में एक अलग सशर्तता के लिए आवश्यकता स्पष्ट की जाए।</p>	<p>यह पक्का है कि समिश्र कन्टेनर दर लगाने में परिवहन ठेकेदार द्वारा ग्री स्टैक एरिया में निर्यात को चढ़ाना और आयात को उतारना शामिल है। प्रस्तावित प्रभारों में टॉप-लिफ्ट ट्रकों या ट्रान्स्तेनर्स द्वारा कन्टेनरों का प्रहस्तन शामिल नहीं है। ये उपकरण निर्धारित समिश्र कन्टेनरों में समाहित नहीं हैं। जरूरी नहीं है कि एमबीपीटी में प्रहस्ति सभी कन्टेनर ट्रान्स्तेनरों और टॉपलिफ्ट ट्रकों की सेवाओं का उपयोग करें।</p>																														

<p>(ख) टॉप लिफ्ट ट्रकों / ट्रान्स्तेनरों द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों के प्रभार वर्तमान व्यवस्था में केवल आईसीडी कन्टेनरों पर ही लगाए जा सकते हैं। कृपया आईसीडी कन्टेनरों के अलावा कन्टेनरों की अन्य सभी श्रेणियों पर टॉप लिफ्ट ट्रकों / ट्रान्स्तेनरों द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों वाले प्रभार लगाने के कारण बताइए।</p>	<p>यह कथन ठीक नहीं है कि इस समय टॉप लिफ्ट ट्रकों / ट्रान्स्तेनरों के प्रभार केवल आईसीडी कन्टेनरों पर ही लगाए जा सकते हैं। खंड V (ग) (1) (ख) के प्रावधानों के अनुसार ये प्रभार उस प्रत्येक कन्टेनर पर लगाए जा सकते हैं जिसने ये सेवाएं प्राप्त की हैं। इसलिए, अतिरिक्त सुविधाएं प्रदान करने के लिए अतिरिक्त प्रभार वसूलने के प्रावधान के लिए सीएसआर के खंड V (ख) के अन्तर्गत उचित धारा शामिल की गई है।</p>
<p>(ग) टॉप लिफ्ट ट्रक / ट्रान्स्तेनरों के लिए उगाही योग्य, डालर में निर्धारित प्रभारों के संदर्भ में कृपया नोट करें कि संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 5.2 के प्रावधानों के अनुसार कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि के कार्यों संबंधी अवयव भारतीय रुपयों में अंकित किया जाना आवश्यक है। यदि कार्यों अवयव को अलग नहीं किया जा सकता है तो प्रस्तावित प्रभारों को भारतीय रुपयों में निर्धारित करें।</p>	<p>टॉपलिफ्ट ट्रक और ट्रान्स्तेनर कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण हैं, न कि कार्यों प्रहस्तन। इसलिए, इन प्रभारों को भारतीय रुपयों में निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता। इनका उपयोग केवल मात्र कन्टेनरों के लिए किया जाता है।</p>
<p>घ (i) इसी प्रकार, ट्रेलरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों को, ऊपर (ग) में दी गई प्रेक्षा के प्रकाश में संशोधित किया जाए।</p>	<p>ट्रेलरों का उपयोग भरे हुए / खाली कन्टेनरों को पोतघाट से ग्री-स्टेक एरिया या फ्राइट स्टेशन तक लाने - ले जाने के लिए किया जाता है। ये उपकरण कार्यों प्रहस्तन या कार्यों - हलचल उपकरण नहीं हैं।</p>
<p>(ii) कृपया पुष्टि करें कि ट्रेलर सेवा ऐच्छिक है या अनिवार्य है।</p>	<p>ट्रेलर सेवा ऐच्छिक है।</p>
<p>(ड.) खंड V के उप-खंड घ, लाइसेंस (मंडारण) शुल्क के संदर्भ से कृपया निम्नलिखित प्रस्तुत करें / स्पष्ट करें:</p> <p>(i) एमबीपीटीने, लाइसेंस (मंडारण) शुल्क की वर्तमान व्यवस्था जारी रखने का प्रस्ताव किया है। तथापि कन्टेनरों के मंडारण के लिए कोई निःशुल्क अवधि नहीं दी गई है। कृपया संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 5.8.1 और 5.8.2 के प्रकाश में लाइसेंस (मंडारण) शुल्क की समीक्षा करें।</p> <p>(ii) कृपया संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 5.8.3 के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित मोट 10(ii) में सुधार कीजिए।</p>	<p>वर्तमान दरमान के अनुसार, लाइसेंस शुल्क पोत के जीएलडी से अगले दिन से या पोत के पतन क्षेत्र में पहुँचने के दिन से लगाया जा सकता है।</p> <p>तथापि, पतन की ओर अधिक संख्या में कन्टेनरों को आकर्षित करने के लिए, एमबीपीटी ने कन्टेनरों के संबंध में पहले से ही निःशुल्क दिन अनुमत कर दिए हैं। इस समय, समय-समय पर 3 से 30 कैलेन्डर दिवस प्रदान किए गए हैं। एमबीपीटी इस समय, केवल निर्धारित समिश्र कन्टेनर दर के अन्तर्गत समाहित अनुषंगिक धाराओं में संशोधन के लिए प्रस्ताव कर रहा है। तथापि स्पष्टीकरण के उद्देश्य से, एमबीपीटी ने वर्तमान और प्रस्तावित प्रावधान दिखाने वाली विवरणियाँ प्रस्तुत कर दी हैं। हमने संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 5.8.1 और 5.8.2 को ध्यान में लिया है। एमबीपीटी प्रभारित दरमान के पूरे सेट के व्यापक संशोधन की प्रक्रिया में लिप्त है। इस समय, कन्टेनरों को निःशुल्क दिन के बारे में आवश्यक प्रावधान शामिल किया जाएगा।</p> <p>दरमान के व्यापक संशोधन के समय मोट 10(ii) को संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 5.8.3 के अनुसार सुधार जाएगा।</p>
<p>(च) रीफर प्लग प्वाइंट की लेवी के लिए प्रभार लगाने हेतु यूनिट में संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 5.7.1 के प्रावधानों के अनुसार सुधार किया जाए।</p>	<p>रीफर ब्लॉक बाइस के प्रभार की लेवी के यूनिट दरमान के व्यापक संशोधन के समय सुधार किया जाएगा।</p>
<p>(छ) एमबीपीटी ने कार्गो कन्टेनर भरने और खाली करने के लिए पतन श्रमिक उपलब्ध कराने के वर्तमान प्रभार डालर में ही जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इस प्राधिकरण ने कन्टेनर भरने / खाली करने के लिए प्रभार भारतीय रुपये में निर्धारित करते हुए 10 सितम्बर 2003 को एक आदेश पारित किया था। कन्टेनर भरने / खाली करने हेतु पतन के श्रमिक उपलब्ध कराने के प्रस्तावित प्रभार की भारतीय रुपयों में (अंकित करने की) समीक्षा की जाए। समिश्र दर प्रभारित करने के एमबीपीटी द्वारा कायम रखे गए सामान्य सिद्धांत के अनुरूप, श्रमिक आधार पर प्रभार लगाने की बजाए कन्टेनर भरने / खाली</p>	<p>खंड V (घ) के अन्तर्गत निर्धारित प्रभार तट पर श्रमिक उपलब्ध करवाने के लिए नियत प्रभार हैं। टीएएमपी ने दिनांक 10.09.2003 के अपने आदेश के माध्यम से पोत पर श्रमिक उपलब्ध करवाने के लिए प्रभार निर्धारित किए थे जो तट पर श्रमिक उपलब्ध करवाने से भिन्न है। एमबीपीटी में, कन्टेनरों को भरने / खाली करने के लिए पोत पर और तट पर, इस प्रकार, श्रमिकों के दो सेट बनाए रखे जाते हैं। इसलिए, यदि आवश्यक हुआ तो, दरमान के व्यापक संशोधन के समय, इन प्रभारों को सुधारा जाएगा। टीएएमपी के, इस समय, विचारधीन समिश्र कन्टेनर दर में कन्टेनरों को भरने / खाली करने की गतिविधि शामिल नहीं है। जैसाकि निर्धारित समिश्र कन्टेनर दर पोतघाट पर प्रहस्तन और वहीं से ग्री-स्टेक</p>

करने के प्रभार समेकित करने की संभावना का पता लगाया जाए।	एरिया या व्युत्क्रम में लाने-ले-जाने के संबंध में है। इस बिंदु पर भरने/खाली करने की दरें सम्मिलित करते हुए सम्मिश्र कन्टेनर दर निर्धारित करना उपयुक्त नहीं है। इस पर प्री-स्टेक एरिया से सीएफएस तक कन्टेनरों के परिवहन के अधिग्रहण के बाद ही विचार किया जा सकता है।
(ज) पोतान्तरण और समानतल कन्टेनरों के भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क लगाने को नियमित करने के लिए डॉक दरमान के खंड V के अधीन वर्तमान सामान्य नोट (iii) में प्रस्तावित सुधार का आधार प्रस्तुत करें।	आयात कन्टेनरों के समान पोतान्तरण और समान तल कन्टेनरों के लिए सम्मिश्र कन्टेनर दर प्रस्तावित की गई हैं। इनमें परिवहन प्रभार भी शामिल हैं। इन कन्टेनरों पर अन्य वसूली योग्य प्रभारों की आयात कन्टेनरों पर लगाए जाने वाले प्रभारों से तुलना नहीं की जा सकती। यदि, ये कन्टेनर निःशुल्क दिनों जिन्हें इस समय बढ़ाया जा रहा है की समाप्ति के बाद भी पत्तन में रहते हैं तो लाइसेंस शुल्क (भंडारण प्रभार) वसूल किए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, प्रस्तावित सामान्य नोट (ii) शामिल किया गया है और इन्हें अधिक सुस्पष्ट करने के लिए सुधारा गया है। समान तल कन्टेनरों को एक पोत से उतारा जाता है और उसी पोत पर चढ़ा दिया जाता है। पोतान्तरण कन्टेनरों को एक पोत से उतारा जाता है और दूसरे पोत पर चढ़ाया जाता है जो सड़क मार्ग से पोतान्तरित किया जाता है।

## 5.2.

एमबीपीटी ने निम्नलिखित अतिरिक्त प्रस्तुतियाँ भी की हैं:

- टीएमपी लागताधिक आधार पर प्रशुल्क-निर्धारण का पालन करता है। प्रस्तावित दरें लागताधिक आरओआई आधारित प्रशुल्क का लगभग 60% हैं। चूंकि मूल्य निर्धारण बाजार आधारित होता है, और लागत आधारित नहीं, जेएनपीटी के बैच मार्क पर विचार किया गया है। प्रस्तावित दरें जेएनपीटी स्थित दरों से कम हैं।
- जेएनपीटी के उत्पादकता स्तर एमबीपीटी के (स्तर से) उच्चतर हो सकते हैं। इसलिए, एमबीपीटी बाजार की स्थितियों के आधार पर, न कि लागत आधारित प्रशुल्क के आधार पर, प्रस्तावित दरों का औचित्य सिद्ध करता है।
- एमबीपीटी इस बात की पुष्टि करता है कि प्रस्तावित दरों में ईंधन की कीमतों में बढ़ोतरी का होने वाला प्रभाव भी शामिल है तथा कन्टेनर रैंक यार्ड में आयात के मामले में उतारने और निर्यात के मामले में चढ़ाने के प्रभार भी शामिल हैं।
- इस भाग में यातायात के संवर्धन के लिए कुछ विशेष वर्ग कन्टेनरों के लिए, जैसे, जनरल कन्टेनर्स (खाली), आईसीडी (खाली) जे मंत्री द्वारा प्रहस्तिता हो, पोतान्तरण समान तल कन्टेनर्स रियायती दरें प्रस्तावित की गई हैं।
- पत्तन के लिए लगभग 80 लाख रुपये का अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने के लिए सामान्य कन्टेनरों में हल्की-सी वृद्धि अपेक्षित है। कुछ निश्चित क्षेत्रों के लिए निर्धारित संवर्धनात्मक प्रशुल्क लागत में वृद्धि सामने आ सकते हैं।

6.1. इस प्रकरण में, इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 30 जून 2005 को संयुक्त सुनवाई रखी गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे हैं।

6.2. संयुक्त सुनवाई में यह सुनिश्चित किया गया था कि एमबीपीटी को अपेक्षित सूचना और प्रचलित तथा प्रस्तावित दरों की तुलना करते हुए एक 'इम्पैक्ट एनालिसिस स्टेटमेंट' प्रस्तुत करनी चाहिए। पिछले निर्णय की दृष्टि से कि जहाजी शब्दावली में महासागरीय माल भाड़े के भाग के रूप में पोत पर कन्टेनरों की पोत-हमाली की लागत टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों का भाग नहीं हो सकती, एमबीपीटी को प्रस्तावित संशोधित दरों में पहले निर्धारित सिद्धांत को विखंडित करने (फैक्टरिंग) पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी।

## 7.

एमबीपीटी ने दिनांक 16 अगस्त 2005 के अपने उत्तर में निम्नलिखित मुख्य बिन्दु प्रस्तुत किए:

- प्रस्तावित सम्मिश्र कन्टेनर दरों में पोत पर पोत-हमाली का घटक निम्नानुसार है:

(क) क्वेसाइड गव्नी क्रेन युक्त बर्थों में

		20' तक		20' से अधिक	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
(i)	सामान्य कन्टेनर्स	378	378	378	378
(ii)	आईसीडी कन्टेनर्स	378	378	378	378
(iii)	पोतान्तरण कन्टेनर्स	756	756	756	756
(iv)	समान तल कन्टेनर्स	756	756	756	756
(v)	पोतान्तरण के लिए पड़ोसी पत्तन से शिपिंग बिल के अन्तर्गत वार्जेज द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनर्स	640.50	640.50	640.50	640.50

## (ख) उपरोक्त (क) से इतर बर्थों में

		20' तक		20' से अधिक	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
(i)	सामान्य कन्टेनर्स	609.53	609.53	609.53	609.53
(ii)	आईसीडी कन्टेनर्स	609.53	609.53	609.53	609.53
(iii)	पोतान्तरण कन्टेनर्स	1219.06	1219.06	1219.06	1219.06
(iv)	समान तल कन्टेनर्स	1219.06	1219.06	1219.06	1219.06
(v)	पोतान्तरण के लिए पड़ोसी पत्तन से शिपिंग बिल के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनर्स	872.03	872.03	872.03	872.03
(vi)	बार्जेज द्वारा एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच लाए-ले जाए गए कन्टेनर्स	262.50	262.50	262.50	262.50

- (ii) पोत पर पोत-हमाली का, महा सागरीय माल भाड़े का भाग बनना न कि टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों का, केवल सामान्य कन्टेनरों और आईसीडी कन्टेनरों तक प्रासंगिक है। बार्जेज द्वारा अन्य पत्तनों से पोतान्तरण के लिए लाए गए पोतान्तरण कन्टेनरों, समान तल कन्टेनरों और निर्यात कन्टेनरों के मामले में कन्टेनर दर पूरी तरह कन्टेनर-प्रचालक द्वारा वहन की जाती है, न कि आयातक या निर्यातक की तरफ बढ़ाई जाती है। इस प्रकार, पोत पर पोत हमाली के महासागरीय माल भाड़े का भाग बनना न कि टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों का, कन्टेनरों की इन तीन श्रेणियों के लिए प्रासंगिक नहीं है।
- (iii) सामान्य और आईसीडी कन्टेनरों के संदर्भ से यह कहा जाता है कि पोत पर पोत-हमाली महासागरीय माल भाड़े में समाहित है और उसकी वसूली टीएचसी के अन्तर्गत नहीं की जा सकती। अतएव, कन्टेनर दर अनुमोदित करते समय टीएएमपी एक पाद-टिप्पणी (फुट नोट) लगा दें कि कन्टेनर दरों में, पोत की क्रेन द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए, कन्टेनर दर रु. 609.53 में, पोत पर पोत-हमाली के प्रभार भी शामिल हैं और पत्तन की क्रेनों द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए, रु. 378/- की कन्टेनर दर में पोत पर पोत-हमाली प्रभार शामिल हैं और आयातकों / निर्यातकों के लिए टीएचसी प्रभारों में पोत पर पोत-हमाली (प्रभार) शामिल नहीं होने चाहिए।

8. 9 अगस्त 2005 को एमबीपीटी को वर्ष 2004-05 की लागत विवरणी और वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 तक अगले तीन वर्षों के प्रेक्षकों को संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप अद्यतन करने हेतु अनुस्मारक दिया गया था। एमबीपीटी को प्रचालनीय आय के अनुमान का आकलन प्रस्तुत करने की सिफारिश भी की गई थी। दिनांक 31 अगस्त 2005 के अपने पत्र के द्वारा एमबीपीटी ने उत्तर दिया कि अपेक्षित विवरणों का संकलन किया जा रहा है। तथापि हमें एमबीपीटी से इस प्रकरण को अंतिम रूप दिए जाने तक अपेक्षित सूचना नहीं मिली है।

9.1. इस प्राधिकरण में, चिह्नित पत्तन संबंधी सेवाओं के लिए उच्चतम दरों के निर्धारण हेतु एमबीपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव के संबंध में दिनांक 12 जून 2001 को एक आदेश पारित किया था। इस प्राधिकरण ने अन्य बातों के साथ यह माना था कि कन्टेनरों की पोत पर पोत-हमाली की लागत, जहाजी शब्दावली में, महासागरीय माल भाड़े का भाग है और, इसीलिए, इस प्रकार के मामलों में पोत पर पोत हमाली की लागत शिपिंग लाइनों (कम्पनियों) द्वारा प्रभारित टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों का भाग नहीं हो सकती। इस प्राधिकरण द्वारा पारित दिनांक 12 जून 2001 के इस आदेश को माननीय मुंबई उच्च न्यायालय में 2001 की रिट याचिका सं. 2442 द्वारा चुनौती दी गई है और एमबीपीटी भी संदर्भाधीन रिट याचिका के प्रतिवादियों में से एक है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि माननीय मुंबई उच्च न्यायालय ने दिनांक 12 जून 2001 के आदेश पर स्थगनादेश जारी नहीं किया है।

9.2. दिनांक 12 जून 2001 के प्रशुल्क आदेश के विरुद्ध सीएसएलए अरी एमएएनएसए (मानसा) द्वारा दाखिल, 2001 की रिट याचिका सं. 2442 के संदर्भ में माननीय मुंबई उच्च न्यायालय ने 23 अगस्त 2005 को, एमबीपीटी द्वारा दाखिल कन्टेनर दर प्रस्ताव पर 23 अगस्त 2005 से 4 सप्ताह के भीतर निर्णय लेने का निदेश दिया है।

10. इस प्रकरण में, परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संयुक्त सुनवाई में संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश सभी सम्बद्ध पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे ये ब्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

11. इस प्रकरण पर की गई कार्यवाही के दौरान संग्रहीत सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) इस प्राधिकरण ने, इसके द्वारा अधिग्रहीत पोत-हमाली सेवाएं प्रदान करने हेतु दरें निर्धारित करने के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव पर सितम्बर 2003 में आदेश पारित करते हुए पत्तन से सिफारिश की थी कि वह कन्टेनरों को व्यापक सेवाएं प्रदान करने और कन्टेनर दर लगाने के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करे। कन्टेनरों को सम्मिश्र सेवाएं प्रदान करने की दिशा में एक कदम के रूप में पत्तन ने पोत-हमाली सेवाओं और दूध तथा यार्ड के बीच परिवहन (सेवा) का अधिग्रहण कर लिया।

इस पार्श्वभूमि में, एमबीपीटी ने, अपनी गाँदियों के भीतर कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र कन्टेनर दरों के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया है। एमएनएसए और बीसीएचए ने, तथापि कन्टेनर फ्रेट स्टेशन तक प्रचालनों के पूर्ण चक्र के लिए सम्मिश्र दर निर्धारण का सुझाव दिया है। यद्यपि एमबीपीटी ने इस सुझाव पर कोई उत्तर नहीं दिया है, एमएनएसए ने स्वयं यह स्पष्ट किया है कि एमबीपीटी के लिए बड़ा कन्टेनर फ्रेट स्टेशन तक प्रचालनों के पूर्ण चक्र के लिए सम्मिश्र कन्टेनर दर का निर्धारण शायद केवल तभी संभव हो पाए जब वह कन्टेनरयार्ड और सीएफएस के बीच कन्टेनरों का परिवहन अधिग्रहित कर ले। यह एमबीपीटी द्वारा निर्मित किया जाने वाला प्रचालनीय मुद्दा है। वर्तमान दरमान में विभिन्न प्रचालनों के लिए अलग-अलग प्रशुल्क निर्धारित करने के विरुद्ध सम्मिश्र कन्टेनर दर में पोत पर पोत-हमाली, पोत से तट पर अन्तरण, बर्थ और कन्टेनर यार्ड के बीच लाने ले जाने, यार्ड में चढ़ाने/उतारने, के लिए प्रचलित सभी प्रभारों और कन्टेनरों के पोतघाट भाड़ा अवयव को समूहबद्ध करना समाहित है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शी भी, महापत्तनों में मूलभूत कन्टेनर प्रहस्तन सेवाओं को समाहित करते हुए सम्मिश्र कन्टेनर दर निर्धारित करने को प्रोत्साहित करते हैं। यद्यपि प्रस्तावित दरों की मात्रा पर विभिन्न मत/विचार प्रस्तुत किए गए हैं, उपयोगकर्ताओं ने प्रस्तावित कन्टेनर दर व्यवस्था पर कोई एतराज व्यक्त नहीं किया है।

(ii) इस प्राधिकरण ने, पोत परिवहन सड़क यातायात और राजमार्ग (एमएसआरटीएच) मंत्रालय द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा III के अधीन जारी नीति निदेशों के अनुपालन में 31 मार्च 2005 को भारत के राजपत्र में संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों को अधिसूचित करवाया। अतएव, एमबीपीटी के प्रस्ताव का संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रकाश में विश्लेषण किया गया है।

(iii) एमबीपीटी ने यह दावा किया है कि कन्टेनर प्रहस्तन से संबंधित लागत स्थिति घाटे में है। यदि प्रशुल्क निर्धारण की सामान्य लागत-अधिक नीति का अनुसरण किया जाता है तो इन दरों में अत्यधिक वृद्धि करनी होगी। उपयोगकर्ताओं की वहन शक्ति को बरकरार रखने और पड़ोसी कन्टेनर टर्मिनल अपनी प्रतिस्पर्धा को देखते हुए एमबीपीटी कुछ समायोजनों के साथ वर्तमान मदवार दरों को जोड़ने का प्रस्ताव करता है।

उत्पादकता स्तर में व्यापक अंतर के कारण, जेएनपीटी में प्रचलित प्रशुल्क से प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना की अनुपयुक्तता के बारे में सीएसएलए का तर्क स्वीकार किए जाने योग्य है। पत्तन के सामने बहुत-सी विवशताएँ और दबाव हो सकते हैं। उपयोगकर्ताओं के दृष्टिकोण से अन्ततोगत्वा यह, उत्पादकता समेत प्रशुल्क और सेवा की गुणवत्ता का योग है।

सीएसएलए ने एक प्रश्न उठाया था कि क्या एमबीपीटी द्वारा अपनायी जाने वाली विधि टीएएमपी को स्वीकार्य होगी। प्रश्न स्पष्ट नहीं है। प्रश्न का अर्थ यह लगाया जा रहा है कि क्या यह प्राधिकरण बाजार आधारित मूल्य निर्धारण के लिए अपनी लागत-अधिक नीति से विचलित हो जाएगा। संशोधित मार्गदर्शी इस प्राधिकरण से पत्तन-वार/टर्मिनल वार लागत अधिक नीति का अनुसरण करने की अपेक्षा करते हैं। पत्तन क्षेत्र में एक तृतीय-पक्ष प्रशुल्क विनियमन लागू करने के कारणों में से एक सुविकसित स्पर्धात्मक बाजार का अभाव है। केवल इसलिए कि उपयोगकर्ता एक पत्तन पर कुछ प्रभारों का भुगतान करता है, इसका यह अर्थ नहीं है कि वे प्रभार अन्य पत्तनों के संबंध में बाजार बन जाएंगे। यदि वर्तमान प्रशुल्क को भी अपनाने का प्रस्ताव होता है तो उन्हें भी लागत के दृष्टिकोण से न्याय संगत, होने की आवश्यकता है। यदि कोई प्रचालक, मात्रा निर्माण करने के लिए लागत के ग्राह्य स्तरों से भी नीचे प्रशुल्क पर प्रचालन करने का प्रस्ताव करता है तो इस प्राधिकरण को इस प्रकार की नीति का अनुसरण करने पर कोई आपत्ति नहीं है। बशर्त वह इसको किसी अन्य सेवा से उल्लेखनीय रूप से क्रॉस-सब्सीडाइज न करे।

(iv) एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह अनुमानित और वास्तविक आय का आकलन प्रस्तुत करें। यह भी अनुरोध किया गया था कि वह संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप वर्ष 2004-05 के लिए लागत विवरणी को अद्यतन करें और वर्ष 2005-06 से तीन वर्षों के लिए प्रेक्षण प्रस्तुत करें। पत्तन ने ब्यौरे देने के लिए आश्वासन दिया था किन्तु दो माह बीत जाने के बाद भी वे ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, माननीय मुंबई उच्च न्यायालय से प्राप्त हुए निर्देश इस प्रकरण में 23 अगस्त 2005 से 4 सप्ताह के भीतर एक आदेश पारित होने की अपेक्षा करते हैं। इसलिए, विवश हो कर यह विश्लेषण वर्ष 2005-06 के अनुमान के आधार पर, जो एमबीपीटी द्वारा प्रस्ताव के साथ शुरू में प्रस्तुत किया गया था, किया गया है।

(v) किसी अन्य उपलब्ध ब्यौरे के अभाव में, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात प्रेक्षण और आय-अनुमान पर विश्वास किया गया है। सीएसएलए ने यातायात पूर्वानुमान के बारे में कुछ संदेह व्यक्त किए हैं। यदि एमबीपीटी के अनुमानों को स्वीकार करना किसी गलत अनुमानन के कारण पत्तन को अनावश्यक लाम देता हुआ पाया जाता है तो ऐसे लामों की अगली समीक्षा में, जब इस समय विचारित अनुमानों के साथ सत्यापित किया जाएगा, क्षतिपूर्ति कर दी जाएगी।

(vi) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप, यह प्राधिकरण वित्तीय वर्ष 2005-06 के दौरान, प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में, 6.44% की वार्षिक वृद्धि अनुमत की जा रही है। जैसाकि वर्ष 2005-06 के लिए व्यय का अनुमान वित्तीय वर्ष 2004-05 में हुए व्यय की तुलना में, वृद्धि अवयव 6.44% से कम है। एमबीपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तुत अनुमानों को बिना किसी फेर-बदल मान लिया गया है।

(vii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की यह अपेक्षा है कि केवल पूर्णतः प्रचालित व्यापारिक परिसम्पत्तियों पर ही अनुमेय मूल्यहास के लिए विचार किया जाएगा। पत्तन ने इस बात की पुष्टि की है कि उसने मूल्यहास पूर्णतः प्रचालित परिसम्पत्तियों पर आकलित किया है। एमबीपीटी ने परिसम्पत्तियों की सरकार द्वारा निर्धारित जीवन मियाद के आधार पर ही मूल्यहास की गणना की है और उसने आश्वासन दिया है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप व्यापक प्रशुल्क तैयार करते समय मूल्यहास का पुनः

आकलन किया जाएगा। जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है मूल्यहास के पुनरीक्षण से घाटे की फाइनल स्थिति पर कोई उल्लेखनीय प्रभाव नहीं पड़ेगा। वर्ष 2005-06 में परिसम्पत्तियों का मूल्यहास, एमबीपीटी की रिपोर्ट के मुताबिक स्वीकार कर लिया गया है।

- (viii) वित्त और विविध व्यय में, वर्ष 2002-03 की तुलना में वर्ष 2003-04 में लगभग 50% की वृद्धि है। एमबीपीटी ने इस विषय में यह समझाने का प्रयास किया है कि उसने वर्ष 2002-03 में पेंशन-निधि में 137 करोड़ रुपये अंशदान दिया था जबकि वर्ष 2003-04 में पेंशन निधि में 210 करोड़ रुपये डाले गए। पत्तन द्वारा प्रस्तुत वित्त और विविध व्यय के ब्यौरे में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए पेंशन निधि का अंशदान भी शामिल है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी पुराने व्ययों को यथा, पिछली देनदारियों के लिए पेंशन निधि में अंशदान की, प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में लागत की एक मद के रूप में, अनुमति प्रदान नहीं करते। हाल ही में पिछले दिनों निर्णित एमबीपीटी के अन्य प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण ने लागत के रूप में, पेंशन निधि में अंशदान को अनुमति नहीं प्रदान की थी।

चूंकि अतिरिक्त अंशदान पिछले घाटे के लिए निधि का निर्माण प्रदर्शित करता है, न कि निधि में साधारण वार्षिक अंशदान। बकाया राशियों का विवरण और चालू पेंशन निधि प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। इन ब्यौरे के अभाव में, पेंशन निधि में डाले गए समस्त अंशदान को बाहर रखा जाता है, हालांकि सैद्धांतिक रूप से यह माना जाता है कि चालू मुगलान इस शीर्ष के अन्तर्गत सम्मिलित किए जाने के लिए योग्य माना जाएगा। अतएव, वित्तीय और विविध व्यय में तदनुसार फेर-बदल किया जाता है।

- (ix) पूंजी आधार की युक्ति संगतता का अनुमान लगाने के उद्देश्य से, एमबीपीटी से, कन्टेनरों के प्रहस्तन की सुविधाओं के लिए निवेशित पूंजी का अपेक्षित ब्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। तथापि, पत्तन ने अपेक्षित ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया। फिर भी, एमबीपीटी पुष्टि की है कि परिसम्पत्तियां पूरी तरह से प्रचालित हैं। इसके अलावा, एमबीपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए आणालमक कार्य-पूंजी का अनुमान लगाया है परिसम्पत्तियों का शुद्ध ब्लॉक को, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया है, इस विश्लेषण के प्रयोजन से निवेशित पूंजी माना गया है।
- (x) वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए महावृत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अन्तर्गत, निवेशित पूंजी पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाम 15% सुनिश्चित है। एमबीपीटी ने वर्ष 2004-05 के लिए लगभग 75% क्षमता उपयोग का दावा किया है और वर्ष 2005-06 के लिए भी वही स्तर बना रहने का अनुमान है। अतएव आरओसीई 15% के अधिकतम स्तर पर लिया गया है। चूंकि एमबीपीटी ने आरओसीई को निवेशित पूंजी के 18.5% पर अभिकल्पित किया है, लागत विवरणी में आवश्यक सुद्धियां लगाई गई हैं।
- (xi) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अन्तर्गत वित्तीय / लागत विवरणी में परिवर्तन किया गया है। परिवर्तन लागत विवरणी परिशिष्ट -I पर संलग्न है। वर्ष 2005-06 के लिए वित्तीय / लागत विवरणी द्वारा उद्घाटित परिणाम की संक्षिप्त स्थिति नीचे दी गई सारणी में प्रस्तुत है:

(रुपये करोड़ में)

वर्ष	कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि	
	आरओसीई के बाद घाटा (रु. में)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में घाटा (रु. में)
2005-06	86.06	64.16

तथापि यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि घाटे की स्थिति को विभिन्न गतिविधियों द्वारा परस्पर आर्थिक सहायता देने के प्रवाह के प्रकाश में देखा जाना है। इस विषय में एक सार्थक विश्लेषण तभी संभव है जब पत्तन की सभी गतिविधियों की समीक्षा की जाए। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि एमबीपीटी से एकाधिक अवसरों पर सिफारिश की गई थी कि वह एक व्यापक प्रस्ताव दाखिल करे जो इन्होंने 15 सितम्बर 2005 तक प्रस्तुत करना स्वीकार कर लिया है।

- (xii) एमबीपीटी में लगाए जा रहे कन्टेनर संबंधी प्रचारों में, अन्य बातों के साथ-साथ क्रेन प्रचार और कन्टेनरों पर पोत घाट भाड़ा शामिल है। क्रेन साइड गंजी क्रेनों के प्रचार और कन्टेनरों पर पोतघाट भाड़ा अमरीकी डालरों में अंकित किया गया है। चूंकि प्रस्तावित सम्मिश्र दरें भारतीय रुपयों में हैं, एमबीपीटी ने वर्तमान डालर में अंकित दरों को परिवर्तित करने के लिए रु. 48/- प्रति डालर की विनिमय दर लगाई है। जैसाकि एमबीपीटी ने स्वीकार किया है, अक्टूबर 2004 में विनिमय दर रु. 45.85 के आसपास था। जैसाकि सीएसएलए ने ठीक ही कहा है कि अक्टूबर 2004 में प्रचलित विनिमय दर मुझा परिवर्तन के लिए अब नहीं लागू की जा सकती। किन्तु, चालू विनिमय दर के अनुसार दरों के समायोजन से, लागत विवरणी द्वारा प्रदर्शित घाटे की दृष्टि से, इस मामले में अन्तिम निर्णय बदलेगा नहीं। इसके अलावा, किए गए किसी भी समायोजन से, व्यक्त की गई प्रचालन आय केवल कम ही होगी जिससे राजस्व का अन्तर और अधिक बढ़ जाएगा।
- (xiii) (क) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.1.1. में अपेक्षा की गई है कि सम्मिश्र कन्टेनर दर का निर्धारण छूट के साथ होना चाहिए ताकि यदि, सम्मिश्र दर में शामिल अलग-अलग सेवाओं में से कोई एक नहीं प्रदान की जाती है तो तदनुसार छूट दी जा सके। एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरमान ऐसी किसी छूट का प्रस्ताव नहीं किया था। तथापि, एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान में मदवार दरों के अनुसार अलग प्रचार लिए जाएंगे। फिर भी स्पष्टीकरण देते समय एमबीपीटी ने बताया कि सम्मिश्र दर में सम्मिलित सभी सेवाओं का प्रावधान अनिवार्य है। एमबीपीटी का दृष्टिकोण स्पष्ट नहीं है। यदि पत्तन (समूहबद्ध) सेवाओं में से कोई सेवा नहीं देता है तो

- निर्धारित सम्मिश्र दर में उसके लिए छूट प्रदान की जाती है तो ऐसी सम्मिश्र दर एक उपयुक्त व्यवस्था होगी। तदनुसार, जब कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है तो वर्तमान दरमान में उपलब्ध उस मद की दर की मात्रा तक, सम्मिश्र दर में छूट की अनुमति दी जानी है।
- (ख) एमबीपीटी ने 40' से अधिक लम्बे कन्टेनर के लिए सम्मिश्र कन्टेनर दर प्रस्तावित नहीं की है। 40' से अधिक लम्बाई वाले कन्टेनर के प्रहस्तन हेतु दरें संशोधित मार्गदर्शियों में विनिर्दिष्ट अनुपात में निर्धारित की गई हैं।
- (ग) तटीय कन्टेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क के बारे में प्रस्ताव में किसी विशेष उल्लेख के अभाव में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 के प्रावधानों और सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश के अनुपालन में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेशों के अनुसरण में, दरमान के संशोधन में सभी श्रेणियों के तटीय कन्टेनरों के लिए दरें शामिल कर ली गई हैं।
- (xiv) सम्मिश्र कन्टेनर दर के निर्धारण के लिए यह प्रस्ताव दो मुख्य श्रेणियों में आता है; अर्थात् क्वे साइड गंत्री बर्थों में और क्वे साइड गंत्री ग्रेन रहित बर्थों में प्रदत्त सेवाओं के लिए लगाए जाने वाली प्रस्तावित कन्टेनर दरें। कन्टेनरों की पांच श्रेणियों पर, गंत्री बर्थों में, लगाए जाने के लिए प्रस्तावित कन्टेनर दरों पर निम्नानुसार चर्चा हुई है:
- (क) 20' के (इसके बाद 20' कन्टेनर) और 20' से बड़े 40' तक के (इसके बाद 40' कन्टेनर) के संदर्भ से प्रस्तावित दरें, समेकित किए जाने पर वर्तमान मदवार दरों पर लगभग 11% से 3% की वृद्धि दिखाती हैं। यह वृद्धि वेतन और दिहाड़ी लागत, ईंधन सहित उपकरणों की अनुरक्षण लागत में, जैसाकि एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है, वृद्धि की ज़रूरत करने की गुंजाइश के रूप में है। 20' भरे हुए कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित गुंजाइश में यह वृद्धि 40' भरे हुए कन्टेनर के लिए प्रस्तावित गुंजाइश से ज्यादा है। इस बात को स्वीकार किया जाना चाहिए कि लागत में अपेक्षित वृद्धि को ज़रूरत करने के लिए गुंजाइश प्रहस्तित कन्टेनर की किस्म के साथ भिन्न नहीं होनी चाहिए। फिर भी, 20' कन्टेनर और 40' कन्टेनर दरों के बीच, संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार 1:1.5 का अनुपात होना चाहिए। यह विवेक कायम रखा गया है, ऐसा पाया गया है और प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं।
- सामान्य खाली कन्टेनरों के लिए कन्टेनर दर के बारे में प्रस्तावित दरें वर्तमान अलग-अलग दरों के योग से कम हैं। सामान्य खाली कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं।
- (ख) (i) 20' और 40' दोनों, भरे हुए आईसीडी कन्टेनरों के बारे में प्रस्तावित वृद्धि क्रमशः 8% और 2.7% है। वेतन और दिहाड़ी लागत में और ईंधन सहित अनुरक्षण लागत की अनुमानित वृद्धि की भरपाई करने हेतु आईसीडी कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरों के अभिकलन के लिए वही नीति अपनाई है जो सामान्य कन्टेनरों में गुंजाइश जोड़ने के लिए अपनाई गई थी।
- (ii) कन्टेनरों की अन्य श्रेणियों की तुलना में सभी आईसीडी कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरें उच्चतर हैं। एक प्रश्न के उत्तर में एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि आईसीडी कन्टेनरों के प्रहस्तन में वेगनों पर / एजेंटों के ट्रेलरों पर कन्टेनरों को चढ़ाना / उतारना और बडाला स्थित शंटिंग यार्ड से ढोकर लाना / तक ढोकर ले जाना शामिल हैं। आईसीडी कन्टेनरों को प्रदान की जाने वाली अतिरिक्त सेवाओं का दरमान में स्पष्ट उल्लेख किया गया है।
- (iii) सभी खाली आईसीडी कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित सम्मिश्र दरें, वर्तमान व अलग-अलग मदवार दरों के योग से कम हैं।
- (ग) सभी आईसीडी कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं। एमबीपीटी ने पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरों को जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा लगाई जा रही दरों के साथ स्थिर कर दिया है। चूंकि खाली और भरे हुए दोनों, पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित सम्मिश्र दरें, वर्तमान स्तर से कम हैं, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दरों को अनुमोदित करने का इच्छुक है। पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित कन्टेनर दरें संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.5.1 के अनुरूप हैं।
- यद्यपि एमबीपीटी ने पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए सम्मिश्र कन्टेनर दरों को जेएनपीटी में प्रचलित स्तरों के साथ संलग्न कर दिया है, एमबीपीटी ने निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव नहीं किया है जो जेएनपीटी पोतान्तरण कन्टेनरों को अनुमत करता है। एमबीपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन हेतु व्यापक प्रस्ताव तैयार करते समय उपयुक्त निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव करना स्वीकार कर लिया है।
- (घ) भरे हुए और खाली समान तल कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित सम्मिश्र दरें, वर्तमान दरों से जब ऐसी वर्तमान दरों को समेकित किया जाए तो, कम हैं। इसलिए प्रस्तावित दरों को अनुमोदन प्रदान किया जाता है।
- (ङ) निर्यात के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग बिल के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित सम्मिश्र दरें भी निर्यात कन्टेनरों के प्रहस्तन में शामिल प्रचालनों के लिए वर्तमान दरों के कुल योग से कम हैं। चूंकि इन निर्यात कन्टेनरों के प्रहस्तन में शामिल प्रचालन और पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन में शामिल प्रचालन समान कहे जाते हैं, यह प्राधिकरण, पोतान्तरण के लिए अन्य पोतों से शिपिंग बिलों के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित सम्मिश्र कन्टेनर दरों को अनुमोदन प्रदान करता है।

- (xv) (क) एमबीपीटी ने गंत्री रहित बर्थ में कन्टेनरों की विभिन्न श्रेणियों के प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र कन्टेनर दरें प्रस्तावित की हैं। चूंकि प्रचालन गंत्री रहित बर्थ में हैं, स्पष्टतया, एमबीपीटी ने सामान्य कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए कन्टेनर दरों के अभिकलन में से गंत्री क्रेन प्रमारों को बाहर कर दिया है। किन्तु भरे हुए कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित कन्टेनर दर वर्तमान प्रमारों की तुलना में क्रमशः लगभग 18% और 34% अधिक हैं। जैसाकि पहले ही कहा जा चुका है, एमबीपीटी द्वारा कन्टेनर दर प्रस्तावित करने के लिए अपनाई गई नीति, कन्टेनरों के प्रहस्तन की लागत में अपेक्षित वृद्धि की भरपाई करने के लिए गुंजाइश जोड़ने की है। किन्तु गंत्री रहित बर्थ में सामान्य कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए कन्टेनर दर में प्रस्तावित वृद्धि की तुलना में गंत्री बर्थ वृद्धि समान नहीं है। इस असमानता की व्याख्या नहीं की गई है। चूंकि 18% और 34% की प्रस्तावित वृद्धि, 64% के समग्र लागत घाटे के भीतर ही है। कन्टेनरों की इस श्रेणी के लिए प्रस्तावित कन्टेनर दरें अनुमोदित की जाती हैं।
- (ख) गंत्री रहित बर्थ पर खाली कन्टेनरों के प्रहस्तन के संदर्भ से 20' कन्टेनरों और 40' कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित कन्टेनर दरें, पत्तन द्वारा प्रस्तुत वर्तमान दरों की तुलना में क्रमशः लगभग 13% और 30% अधिक हैं। समग्र लागत - घाटा स्थिति के मददेनजर, खाली कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं।
- (ग) एमबीपीटी द्वारा आईसीडी कन्टेनरों के लिए कन्टेनर-दरों में प्रस्तावित वृद्धि 20' कन्टेनर और 40' कन्टेनर के प्रहस्तन के लिए क्रमशः 11.25% और लगभग 19% है। खाली आईसीडी कन्टेनरों के संदर्भ से पत्तन ने 20' कन्टेनर और 40' कन्टेनरों की प्रस्तावित कन्टेनर दरों में पत्तन ने क्रमशः लगभग 8% और 16% की वृद्धि प्रस्तावित की है। ऊपर पैराग्राफ (xv) (क) में दिए कारणों के मद्देनजर प्रस्तावित कन्टेनर दरें अनुमोदित की जाएं।
- (xvi) (क) पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित कन्टेनर दरें वर्तमान अलग-अलग दरों के योग से कम हैं। किन्तु ऐसी प्रस्तावित दरें संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं पाई गई हैं। ऐसे प्रमार, सामान्य कन्टेनरों के लिए निर्धारित प्रमारों के 1.5 गुना (डेढ़ गुना) से अधिक नहीं होने चाहिए। प्रस्तावित दरों में अतएव, उपयुक्त रूप से समायोजन किया गया है।
- (ख) एमबीपीटी ने समान तल कन्टेनरों के लिए, पोतान्तरण कन्टेनरों हेतु प्रस्तावित कन्टेनर दरें इस आधार पर अपना ली हैं कि समान तल कन्टेनरों और पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन में शामिल प्रचालन समान होते हैं। 20' लम्बाई के खाली और भरे हुए दोनों, समान तल कन्टेनरों की प्रस्तावित दरों में पोतान्तरण कन्टेनरों की दरों के अनुरूप फेर बदल किया जाता है। 40' और 40' से ऊपर के समान तल कन्टेनरों के लिए कन्टेनर दरें, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित अनुपात में सुनिश्चित की जाती हैं।
- (ग) एक अन्य प्रस्तावित प्रशुल्क मद, पोतान्तरण के लिए अन्य पोतों से शिपिंग बिल के अधीन बार्जेज द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनरों हेतु कन्टेनर दरें हैं। इस संबंध में, एक प्रश्न के उत्तर में एमबीपीटी ने स्पष्ट किया था कि प्रस्तावित दरें जेएनपीटी से शिपिंग बिल के अन्तर्गत समुद्र के रास्ते लाए गए एमबीपीटी पर उतारे गए और तत्पश्चात आयात और निर्यात प्रचालन युक्त पोतों पर चढ़ाए गए निर्यात कन्टेनरों पर लागू होती हैं।
- चूंकि पत्तन ने आगे स्पष्ट किया है कि पोतान्तरण कन्टेनरों और इस श्रेणी के निर्यात कन्टेनरों के प्रहस्तन में शामिल प्रचालन समान होते हैं, प्रस्तावित दरें, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए परिवर्तित कन्टेनर-दरों तक ही सीमित हैं।
- 40' लम्बाई के खाली निर्यात कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों के संदर्भ में एमबीपीटी ने मदवार अलग-अलग दरों के वर्तमान योग से कुछ कम स्तर पर लाकर अटका दिया है। चूंकि अन्य सभी दरों का संबंध पोतान्तरण कन्टेनरों की दरों से है, कन्टेनरों की इस विशेष श्रेणी के साथ किए गए विचलन का एमबीपीटी द्वारा पर्याप्त स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें उच्चतम दरें हैं, एमबीपीटी को छूट है कि वह चाहे तो उससे कम स्तर भी प्रचालित कर सकती है। अतएव, 40' के खाली निर्यात कन्टेनरों के लिए कन्टेनर दर, उसी प्रकार के पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए लागू स्तर पर अटका दी गई है।
- (घ) एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच बार्जेज द्वारा लाए-ले जाए गए कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरों के मामले में यह नोट किया जाए कि एमबीपीटी द्वारा गंत्री बर्थ के लिए वैसी ही प्रशुल्क मद प्रस्तावित नहीं की गई है। संयोग वश, एमबीपीटी ने तत्पश्चात प्रस्तावित दरों को यह कहते हुए परिवर्तित किया कि पहले प्रस्तावित दरें तटीय कन्टेनरों के लिए थीं।
- ऐसे कन्टेनरों को गंत्री युक्त बर्थों पर प्रहस्तित करने के लिए दरों को न शामिल करने पर एक प्रश्न के संदर्भ में एमबीपीटी ने बताया है कि इस समय ऐसे कन्टेनरों का आवागमन केवल एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच में ही होता है और यह प्रहस्तन भी एक गंत्री रहित बर्थ पर होता है तथा यह प्रणाली मविष्य में भी जारी रह सकती है। जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, इन कन्टेनरों के प्रचालन में, चढ़ाना या उतारना इनमें से एक ही गतिविधि शामिल होती है। ऐसे कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए अनुमोदित कन्टेनर-दरें केवल तभी लागू करवानी चाहिए जब चढ़ाने या उतारने में से कोई एक गतिविधि एमबीपीटी की गंत्री बर्थ में होती है। भरे हुए कन्टेनरों के लिए और खाली कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित दरें, प्रचालित मदवार अलग-अलग दरों के योग से अधिक है। पुनः घाटे की लागत स्थिति को देखते हुए प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं। यहां यह ध्यान देने योग्य है कि 40' के कन्टेनरों के लिए संशोधित प्रस्तावित दरें, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित अनुपात में अभिकलित दरों से कम है।

- (xvii) कन्टेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए सम्मिश्र कन्टेनर दरों और वर्तमान मदवार अलग-अलग दरों के योग की तुलनात्मक स्थिति (तालिका रूप में) नीचे दी गई है:

## गंत्री बर्थ

क्र. सं.	कन्टेनरों की श्रेणी	संशोधित (रु.)				वर्तमान रु.				परिवर्तन (प्रतिशत में)			
		भरे हुए		खाली		भरे हुए		खाली		भरे हुए		खाली	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
1	सामान्य कन्टेनर्स	2500	3750	2000	3000	2254	3640.50	2149	3483	10.81%	3.81%	-7.45%	-18.10%
2	आईसीडी कन्टेनर्स	3800	5700	3300	4950	3519	5549.50	3414	5392	7.99%	2.71%	-3.45%	-8.93%
3	पोतान्तरण कन्टेनर्स	3000	4500	2800	3900	6908	12061	4296	6906	-130.27%	-188.47%	-65.31%	-78.62%
4	समान तल कन्टेनर्स	3000	4500	2800	3900	4508	7261	4296	6906	-58.27%	-81.80%	-65.31%	-78.62%
5	अन्य पत्तों से पोतान्तरण के लिए शिपिंग बिलों के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाये गए निर्यात कन्टेनर	3000	4500	2800	3900	5918.50	10217.50	3308.50	5102.50	-97.28%	-127.06%	-27.25%	-30.83%

## गंत्री रहित बर्थ

क्र. सं.	कन्टेनरों की श्रेणी	संशोधित (रु.)				वर्तमान रु.				परिवर्तन (प्रतिशत में)			
		भरे हुए		खाली		भरे हुए		खाली		भरे हुए		खाली	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
1	सामान्य कन्टेनर्स	1900	2850	1700	2550	1611.5	2124.03	1506.5	1966.53	17.90%	34.18%	11.38%	22.88%
2	आईसीडी कन्टेनर्स	3200	4800	3000	4500	2876.5	4033.03	2771.5	3875.53	11.25%	19.02%	7.62%	13.88%
3	पोतान्तरण कन्टेनर्स	2850	4275	2550	3825	5623.1	9046.08	3013.1	3933.06	-97.30%	-111.85%	-18.18%	-2.83%
4	समान तल कन्टेनर्स	2850	4275	2550	3825	3223.1	4248.06	3013.1	3933.06	-13.09%	0.83%	-18.18%	-2.83%
5	अन्य पत्तों से पोतान्तरण के लिए शिपिंग बिलों के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाये गए निर्यात कन्टेनर	2850	4275	2550	3825	5276.03	8701.03	2666.03	3586.03	-85.12%	-103.53%	-4.55%	6.25%
6	एमबीपीटी और अन्य पत्तों के बीच बार्जेज द्वारा लाये गये कन्टेनर्स	1440	1980	1320	1860	1264.50	1777	1159.50	1619.50	89.80%	85.71%	47.30%	47.76%

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि दरों में वृद्धि का प्रतिशत जहाँ कहीं अनुमत किया गया, 64.16% के समग्र लागत घाटे भीतर है। गंत्री रहित बर्थों में मद स. 6 के बारे में वृद्धि केवल प्राक्काल्पनिक है, क्योंकि कन्टेनर की आवाजाही तटीय है।

40' के कन्टेनरों के बारे में अनुमोदित सम्मिश्र कन्टेनर दरें संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.4 के अनुरूप है।

- (xviii) सीएसएलए ने एक मुद्दा उठाया है कि क्या कन्टेनर-यार्ड में चढ़ाना / उतारना सम्मिश्र दर में शामिल है। एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि सम्मिश्र दर लगाने में ग्री स्टैक क्षेत्र में निर्यात कन्टेनरों का चढ़ाना / आयात कन्टेनरों का उतारना शामिल है।

- (xix) एमएएनएसए (मानसा) और सीएसएलए द्वारा इधनों प्रभारों में बढोत्तरी को अलग से लगाने के बारे में, जो क्वे और कन्टेनर यार्ड के बीच परिवहन हेतु दरों में लगाई जाती है, मुद्दा उठाने के संदर्भ में एमबीपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि सम्मिश्र कन्टेनर दरें लागू कर देने के बाद मूल्य वृद्धि की मद में अलग से प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

- (xx) जैसा कि एमबीपीटी द्वारा बताया गया है, दुनिया भर में कन्टेनर प्रभार एकल कन्टेनर दर के आधार पर लगाए जाते हैं। जबकि प्रस्तावित कन्टेनर दर में कन्टेनरों पर पोतघाट भाड़ा शामिल है। विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत कन्टेनराइज्ड कार्गो पर पोतघाट भाड़ा लगाने की वर्तमान विधि, गोदियों में प्रहस्तित कार्गो के लिए लागू पोत घाट भाड़ा अनुसूची द्वारा अधिशासित होती रहेगी। कार्गो की किस्म के साथ ही पोतघाट भाड़ा दर भी बदल जाती है। सामान्यतया इस प्रकार का विभेदीय पोतघाट भाड़ा उन कन्टेनर टर्मिनलों में नहीं लगाया जाता है जहाँ कन्टेनर दर प्रचलित होती है। एमबीपीटी को इस मुद्दे का और अधिक विश्लेषण करना चाहिए और कन्टेनराइज्ड कार्गो के लिए एक एकल पोतघाट भाड़ा दर निकालने का प्रयास करना चाहिए। जब यह हो जाए, तब कार्गो पर पोतघाट भाड़े को भरे हुए कन्टेनरों की सम्मिश्र दर में शामिल किया जा सकेगा। एमबीपीटी अगली समीक्षा के समय इस विषय में एक उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए।

- (xxi) बीसीएचएए ने मांग की है कि पोत पर पोत-हमाली सेवा को, टीएचसी मुद्दों के आधार पर सम्मिश्र दर से बाहर रखना चाहिए। जैसा कि सीएसएलए ने ठीक ही कहा था, इस प्रकार से बाहर रखना, उन अन्य टर्मिनलों में भी नहीं किया गया है जहाँ, सम्मिश्र दर लगाई जाती है। पोत पर पोत-हमाली सेवा, कन्टेनर प्रहस्तन में शामिल प्रमुख सेवाओं में से एक है और एमबीपीटी यह सेवा प्रदान करने के लिए लागत व्यय करती है। इसलिए, पत्तन द्वारा प्रशुल्क के जरिए इस प्रकार की लागत को वसूल करना आवश्यक है।

बीसीएचएए द्वारा इस विषय में यह सुझाव देने का एक मुख्य कारण इस प्राधिकरण द्वारा पत्तन संबंधी चिह्नित सेवाओं के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने हेतु एमबीपीटी के मामले 12 जून 2001 को पारित आदेश में (दिए) उसके निष्कर्ष हो सकते हैं। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि यह आदेश भी, पत्तन द्वारा वसूली योग्य प्रशुल्क में से पोत पर पोत-हमाली (संबंधी प्रभार) को

बाहर नहीं रखा गया था। मुद्दा था कि क्या भुगतान किया गया प्रभार, लाइनों द्वारा एकत्रित टीएचसी के प्रभार के लिए आगे बढ़ा देना चाहिए। घोषित कारणों से, आदेश में यह प्रतिपादित किया गया था कि पोत पर पोत हमाली जहाजी शब्दावली के अन्तर्गत महासागरीय माल भाड़े का भाग बनती है और पुनः इस लागत को टीएचसी में शामिल नहीं किया जा सकता।

इस प्राधिकरण द्वारा 12 जून 2001 को पारित किए गए आदेश को सीएसएलए और एमएनएसए द्वारा (माननीय मुंबई उच्च न्यायालय में) वर्ष 2001 की रिट याचिका सं. 2442 द्वारा चुनौती दी गई है। अपनी रिट याचिका में उठाए गए मुख्य मुद्दे टीएचसी मामलों में हस्तक्षेप के लिए इस प्राधिकरण का अधिकार क्षेत्र तथा पोत पर पोत हमाली सेवा के विषय में उसके निष्कर्षों की यथातथ्यता थे। यह प्राधिकरण, प्रासंगिक कार्यवाही में इसके समक्ष मुद्दों से पूरी तरह सहमत था और उसने तदनुसार ही आदेश पारित किया था। यह स्थिति, दाखिल की गई रिट याचिका के उत्तर में (प्रस्तुत) शपथ-पत्र के माध्यम से माननीय मुंबई उच्च न्यायालय को साफ-साफ समझा दी गई है। चूंकि मामला न्यायिक समीक्षा के अधीन है, इस प्राधिकरण को पहले से निर्धारित सिद्धांत पर और अधिक करने की आवश्यकता नहीं है। सबसे अधिक महत्वपूर्ण तो यह है कि माननीय न्यायालय द्वारा विवादित आदेश पर अन्तरिम स्थगनादेश हेतु याचिकाकर्ताओं के अनुरोध पर विचार नहीं किया गया।

ऊपर बताई गई स्थिति को समझते हुए, एमबीपीटी ने पोत पर पोत-हमाली के प्रभार को सम्मिश्र दर में आमेलित दिखाने का प्रस्ताव किया है। दी गई परिस्थितियों में एमबीपीटी का सुझाव तर्कसंगत है और इससे बीसीएचएए द्वारा उठाए गए मुद्दे का उत्तर भी मिल जाएगा। यह ध्यान देने योग्य है कि इस प्रकार का ब्योरा शामिल करना, निर्धारित किए गए किसी नए सिद्धांत के कारण नहीं है, अपितु (संदर्भित) विषय पर वर्तमान निर्णय का अनुपालन करते रहने के लिए है। अतएव, दरमान में एक सशर्तता जोड़ी गई है जिसके माध्यम से, कन्टेनर दर में संभावित पोत पर पोत-हमाली प्रभार की मात्रा विनिर्दिष्ट की गई है। लाइनों / स्टीमर एजेंटों द्वारा प्रभारित टीएचसी के माध्यम से इस तत्व / अवयव की वसूली इस प्राधिकरण के दिनांक 12 जून 2001 के आदेश द्वारा अधिशायित होगी। यदि उच्च न्यायालय रिट याचिका पर, याचिकाकर्ताओं के पक्ष में निर्णय देता है तो यह स्थिति स्वतः ही परिवर्तित हो जाएगी।

एक तर्क दिया जा सकता है कि जिन अन्य टर्मिनलों में, कन्टेनरों पर कन्टेनर दर प्रभारित की जाती है, वहाँ इस प्रकार का ब्योरा विनिर्दिष्ट नहीं है। एमबीपीटी से संबंधित एक कार्यवाही में उपयुक्त निष्कर्ष निकाला गया था। कार्यान्वयन के लिए इस आदेश के अधिसूचित होने के तुरंत बाद मुकदमे का सामना करने के कारण सामान्य अंगीकरण आदेश द्वारा यह अन्य समी महापत्तनों को भेजा नहीं जा सका है। उचित यही पाया गया कि विभिन्न न्यायालयों में (संभावित) मुकदमों में उलझने की बजाए, निर्धारित सिद्धांत की न्यायिक समीक्षा के परिणाम की प्रतीक्षा की जाए। एमबीपीटी मामले में निर्धारित सिद्धांतों को, संदर्भित रिट याचिका पर माननीय उच्च न्यायालय के निर्णय के अधीन समी पत्तनों / कन्टेनर टर्मिनलों द्वारा साझा रूप से अपनाने के लिए उन्हें भेजा जाएगा।

(xxii) एमएनएसए ने, कन्टेनर-यार्ड से कन्टेनर फ्रेट स्टेशन तक परिवहन लागत के बारे में एक मुद्दा उठाया था। चूंकि पत्तन द्वारा इस गतिविधि का अधिग्रहण नहीं किया गया है, इस गतिविधि का प्रभार सम्मिश्र दर में शामिल नहीं किया गया है। इसका अर्थ हुआ कि निजी परिवहन प्रचालक यह गतिविधि जारी रखे हुए है। एमबीपीटी के प्रस्ताव पर 12 जून 2001 को पारित किये गए उस आदेश में (सेवा के) इस अवयव के लिए उच्चतम दर सम्मिलित है। तत्पश्चात्, यह 12 अगस्त 2002 को संशोधित भी किया गया था। एमएनएसए की मांग परिवहन के लिए उच्चतम दरों की समीक्षा करने के लिए है, शायद निवेश लागतों के चालू स्तर पर समायोजित करने के लिए। आश्चर्यजनक रूप से, एमबीपीटी ने एक असुविचारित टिप्पणी कर दी कि यह मुद्दा टीएएमपी और एमएनएसए के बीच का है। यह ध्यान देना महत्वपूर्ण होगा कि वर्तमान उच्चतम दरें एमबीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित की गई हैं और एमबीपीटी इस गतिविधि को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 द्वारा समाहित मानता है। यह स्पष्ट नहीं है कि किस प्रकार पत्तन उसकी दर की समीक्षा से सम्बद्ध नहीं है। मार्च 2005 में अधिसूचित संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी भी पत्तन न्यासों से अपेक्षा करते हैं कि वे धारा 42 के अधीन चिह्नित गतिविधियों के लिए, जो विभिन्न प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा निष्पादित की जाती हैं, समग्र रूप में पत्तन के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करने हेतु प्रस्ताव लाएं। अतएव, एमबीपीटी को समीक्षा करनी चाहिए कि वे धारा 42 के अधीन चिह्नित गतिविधियों के लिए, जो विभिन्न प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा निष्पादित की जाती हैं, समग्र रूप में पत्तन के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करने हेतु प्रस्ताव लाएं। अतएव, एमबीपीटी को समीक्षा करनी चाहिए कि क्या कन्टेनर यार्ड से कन्टेनर फ्रेट स्टेशन तक परिवहन सेवा के लिए वर्तमान उच्चतम दर आवश्यक है और यदि समीक्षा वर्तमान दर में कोई समायोजन / फेर बदल चाहती है तो 3 माह के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे उपयोगकर्ता एसोसिएशनों से सिफारिश की जाती है कि वे समीक्षा-कार्य में एमबीपीटी से सहयोग करें।

(xxiii) उपयोगकर्ताओं ने सुझाव दिया है कि एमबीपीटी को सम्मिश्र कन्टेनर प्रभार सीधे निर्यातकों और आयातकों से लेना चाहिए। एमएनएसए के अनुसार सीधे बिल तैयार करने और उसकी उगाही हेतु प्रशासनिक यंत्रणा एमबीपीटी में यथास्थान है। एमबीपीटी भी उस मुद्दे का और अधिक अध्ययन करने के लिए सहमत हो गया है। एमबीपीटी से सिफारिश की जाती है कि वह अगली समीक्षा के समय इस विषय में बिंदुवार प्रस्ताव ले कर आए।

(xxiv) सीएसएलए ने ट्रांस्तेनर / टॉपलिफ्ट ट्रक प्रभार अमरीकी डालरों में लगाने पर आपत्ति दर्ज की है। एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि ट्रांस्तेनर और टॉप लिफ्ट ट्रक कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण हैं और वे कार्गो प्रहस्तन के लिए नहीं हैं तथा इसने यह प्रभार अमरीकी डालरों में निर्धारित का औचित्य भी सिद्ध किया है। एमबीपीटी ने अनुमोदित दरों को डालर मुद्रा में ही बरकरार रखा है और सम्मिश्र कन्टेनर दर के लिए अपने प्रस्ताव में कोई विशिष्ट अनुमोदन नहीं मांगा है।

- (xxv) चूंकि उप-खंड (क) और (ख) के नोट सं. (ii), (iv) और (vi) वर्तमान नोटों के अनुरूप प्रस्तावित किए गए हैं, यह प्राधिकरण प्रस्तावित नोटों को अनुमोदन प्रदान करने का इच्छुक है। एमबीपीटी ने हमारे अनुरोध पर कन्टेनर दर लगाने के लिए प्रदत्त विभिन्न सेवाओं का खुलासा किया है और तदनुसार उप-खंड (क) और (ख) के नोट सं. (iii) को अनुमोदित किया जाता है।
- (xxvi) एमबीपीटी ने वर्तमान सशर्तताओं में कुछ परिवर्तन और कुछ नए प्रावधानों की समाविष्टि प्रस्तावित की है। ये संशोधन अनुमोदित किये जाते हैं।
- (xxvii) जब-जब कन्टेनरों का प्रहस्तन टॉप लिफ्ट ट्रकों या ट्रांस्तेनरों द्वारा किया जाता है तब के लिए, एमबीपीटी ने अलग से प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। चूंकि प्रस्तावित दरें सम्मिश्र दरें हैं और व्यापक सेवाओं में ग्री-स्टेक एरिया में चढ़ाना / उतारना भी शामिल होने चाहिए, एमबीपीटी से, टॉप लिफ्ट ट्रकों या ट्रांस्तेनरों के लिए प्रभार लगाने की अलग सशर्तता हेतु आवश्यकता का स्पष्टीकरण देने के लिए कहा गया था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन में प्रहस्तित सभी कन्टेनरों को ट्रांस्तेनरों और टॉप लिफ्ट ट्रों की आवश्यकता नहीं पड़ती है। इसने यह भी पुष्टि की है कि इन कन्टेनरों के लिए प्रभार निर्धारित सम्मिश्र कन्टेनर दर में समाहित नहीं है। वर्तमान दरों के कुल योग के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई गणनाएँ / आकलन भी इस स्थिति की पुष्टि करते हैं। इसके मद्दे नज़र उप-खंड (क) और (ख) के नोट (v) को, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित रूप में अनुमोदन प्रदान किया जाता है।
- (xxviii) वर्तमान, पोत पर पोत हमाली प्रभार में कन्टेनरों को खोलना / बांधना सम्मिलित होता है। इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित कन्टेनर दर में कन्टेनरों को बांधने / खोलने के लिए दी जाने वाली सेवाएँ समाहित नहीं हैं और इसने प्रस्ताव किया है कि डॉक दरमान के खंड 4(ग) के अन्तर्गत वर्तमान छूट जारी रखी जाए। तदनुसार, कन्टेनरों को बांधने / खोलने के लिए सेवाएं प्रदान न करने पर डॉक दरमान के खंड 4(ग) के अधीन वर्तमान छूट के लिए दरमान में प्रावधान सम्मिलित किया गया है।
- (xxix) गंत्री बर्थ और गंत्री रहित बर्थ में कन्टेनरों के पोतान्तरण के लिए प्रस्तावित सम्मिश्र दरों में पोतान्तरण का पूरा चक्र अर्थात्, पहले वाहक (पोत) से उतारने से दूसरे वाहक (पोत) पर चढ़ाने तक, पूरा चक्र समाहित होना चाहिए। यदि पहले वाहक से कन्टेनर को गंत्री बर्थ में उतारा जाता है और पोतान्तरण कन्टेनर को दूसरे वाहक को गंत्री रहित बर्थ में चढ़ाया जाता है या इसका उल्टा क्रम होता है तो दरमान में अलग दरों को विनिर्दिष्ट करने की आवश्यकता है। चूंकि गंत्री बर्थ और गंत्री रहित बर्थ के लिए प्रस्तावित दरें समान थीं, एमबीपीटी ने ऐसी अलग दरें प्रस्तावित नहीं की हैं। गंत्री रहित बर्थ में प्रभारित दरों में किए गए परिवर्तन के कारण यह कहते हुए कि जब कोई पोतान्तरण कन्टेनर एक चरण में गंत्री बर्थ पर प्रहस्तित किया जाता है और दूसरे चरण में गंत्री रहित बर्थ में प्रहस्तित किया जाता है तो सम्मिश्र प्रभार-गंत्री बर्थ में पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए लागू दर के 50% और गंत्री रहित बर्थ में पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए लागू दर के 50% के अनुसार लगाया जाए, एक सशर्तता शामिल की गई है।
- (xxx) एमबीपीटी ने परित्यक्त एफसीएल कन्टेनरों / शिपर स्वामित्व वाले कन्टेनरों पर, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.8.3 के अनुरूप भण्डारण प्रभार लगाने हेतु प्रावधान के संबंध में कोई सुझाव नहीं दिया है। इन सशर्तताओं को सम्मिलित करने के लिए दरमान में संशोधन किया जाता है।
- (xxxi) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार उच्चतम स्तर पर होंगी और छूट / कटौतियाँ न्यूनतम स्तर पर होंगी। एमबीपीटी को यह विवेकाधिकार होगा कि वह पत्तन के वाणिज्यिक विवेक के आधार पर, यदि आवश्यक समझे तो निम्नतर दर प्रभारित कर सकता है।
- (xxxi) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी 3 वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र का प्रावधान करते हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए आय / लागत अनुमान प्रस्तुत नहीं किए हैं। चूंकि विश्लेषण एमबीपीटी द्वारा केवल एक वर्ष (2005-06) के लिए प्रस्तुत प्रेसों के आधार पर ही है, सम्मिश्र कन्टेनर दरों को अनुमोदन केवल 31 मार्च 2006 तक ही वैध रहेगा। एमबीपीटी को 31 मार्च 2006 से आगे की दरों के निर्धारण के लिए पर्याप्त समय पहले एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर देना चाहिए।
12. परिणामस्वरूप, और उपर दिए गए कारणों से एवं समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, संलग्न-परिशिष्ट -II के अनुसार मुंबई पत्तन यास के दरमान में संशोधनों को अनुमोदन प्रदान करता है।
- 13.1. संशोधित दरमान, आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीतने पर प्रभार में आएंगे।
- 13.2. संशोधित दरमान 31 मार्च 2006 तक वैध होंगे।
- 13.3. एमबीपीटी, 31 मार्च 2006 के बाद की अवधि के लिए दरों के निर्धारण हेतु सभी सहायक व्यौरों के साथ, पर्याप्त समय रहते अपना प्रस्ताव प्रस्तुत कर देना चाहिए।

परिशिष्ट -I

**मुंबई पत्तन न्यास**  
**कन्टेनर सेवा के लिए लागत विवरणी**

क्रमांक	विवरण	एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अनुमानन	टीएएमपी द्वारा परिवर्तित अनुमानन
		2005-06	2005-06
I	प्रचालनीय आय	13412.65	13412.65
II	प्रचालनीय लागत		
	प्रचालनीय लागत	12819.23	12819.23
	सामान्य सुविधायें	2573.77	2573.77
	मूल्यहास	480.88	480.88
	वित्त एवं विविध व्यय	12479.13	536.09
	<b>कुल</b>	<b>28353.01</b>	<b>16409.97</b>
III	अधिशेष (I-II)	-14940.36	-2997.32
IV	आवृत्ति प्रबंधन एवं सामान्य उपरि व्यय	4959.39	4959.39
V	शुद्ध अधिशेष (III-IV)	-19899.75	-7956.71
VI	पूँजी निवेश	11935.00	4327.00
VII	पूँजी निवेश प्रतिलाभ *	2208.00	649.05
VIII	पूँजी निवेश प्रति लाभ के पश्चात शुद्ध अधिशेष	-22107.75	-8605.76
IX	प्रचालनीय आय के प्रतिशत के रूप में पूँजी निवेश से प्रतिलाभ के पश्चात शुद्ध अधिशेष	-164.83%	-64.16%

\* पूँजी निवेश से प्रतिलाभ की गणना एमबीपीटी द्वारा 18.5% पर टीएएमपी द्वारा 15% पर की गई है ।

परिशिष्ट -II

**मुंबई पत्तन न्यास के दरमान, गोदियों में प्रभारों में संशोधन**

- (I) गोदियों में प्रभारित दरमान के खंड V के वर्तमान उपखंड (क), (ख) और (ग) (1) (क) को निकाल दिया जाए और उसके विकल्प के रूप में निम्नलिखित को रख दिया जाए ।

खंड -V

कार्गो कन्टेनर, कन्टेनराइज्ड कार्गो और कन्टेनर उपकरण पर प्रभार

- (क) क्वेसाइड गंजी क्रेन युक्त बर्थों पर प्रहस्तित कार्गो कन्टेनरों पर सम्मिश्र प्रभार

(आंकड़े रुपये में)

क्र.	कन्टेनर की किस्म	20' तक की लम्बाई के कन्टेनरों के लिए उच्चतम दरें				20' से अधिक किन्तु 40' तक की लम्बाई के कन्टेनरों के लिए उच्चतम दरें				40' से अधिक की लम्बाई के कन्टेनरों के लिए उच्चतम दरें			
		भरे हुए		खाली		भरे हुए		खाली		भरे हुए		खाली	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
(i)	सामान्य कन्टेनर्स	2500	1500	2000	1200	3750	2250	3000	1800	5000	3000	4000	2400
(ii)	आईसीसी कन्टेनर्स	3800	2280	3300	1980	5700	3420	4950	2970	7600	4560	6600	3960
(iii)	पोतान्तरण कन्टेनर्स	3000	1800	2600	1560	4500	2700	3900	2340	6000	3600	5200	3120
(iv)	समान तल कन्टेनर्स	3000	1800	2600	1560	4500	2700	3900	2340	6000	3600	5200	3120
(v)	पोतान्तरण के लिए पड़ोसी पत्तन से शिपिंग बिल के अंतर्गत बार्जेज द्वारा लाये गए निर्यात कन्टेनर	3000	1800	2600	1560	4500	2700	3900	2340	6000	3600	5200	3120

(ख) ऊपर (क) में वर्णित से इतर बर्थों में प्रहस्तित कर्गों पर सम्मिश्र प्रभार

(आंकड़े रुपये में)

क्र.	कन्टेनर की किस्म	20' तक की लम्बाई के कन्टेनरों के लिए उच्चतम दरें				20' से अधिक किन्तु 40' तक की लम्बाई के कन्टेनरों के लिए उच्चतम दरें				40' से अधिक की लम्बाई के कन्टेनरों के लिए उच्चतम दरें			
		भरे हुए		खाली		भरे हुए		खाली		भरे हुए		खाली	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
(i)	सामान्य कन्टेनर	1900	1140	1700	1020	2850	1710	2550	1530	3800	2280	3400	2040
(ii)	आईसीडी कन्टेनर	3200	1920	3000	1800	4800	2880	4500	2700	6400	3840	6000	3600
(iii)	पोतान्तरण कन्टेनर	2850	1710	2550	1530	4275	2565	3825	2295	5700	3420	5100	3060
(iv)	समान तल कन्टेनर	2850	1710	2550	1530	4275	2565	3825	2295	5700	3420	5100	3060
(v)	पोतान्तरण के लिए पड़ीसी पत्तन से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजेंज द्वारा लये गए निर्यात कन्टेनर	2850	1710	2550	1530	4275	2565	3825	2295	5700	3420	5100	3060
(vi)	एमबीपीटी और अन्य पोतों के मध्य बाजेंज द्वारा लाए ले जाए गए कन्टेनर्स	2400	1440	2200	1320	3300	1980	3100	1860	4800	2880	4400	2640

नोट: उपखंड (क) और (ख)

- (i) उपरोक्त सम्मिश्र दरों में पोत पर पोत-हमाली की मद में निम्नलिखित प्रभार सम्मिलित हैं और शिपिंग लाइन / एजेंटों द्वारा प्रसारित टीएचसी में इस अवयव को सम्मिलित करना प्रकरण सं. टीएमपी /47/2000/ एमबीपीटी में दिनांक 12 जून 2001 को पारित टीएमपी के आदेशानुसार विनियमन होगा।

क्वेसिट्रड गत्री बर्थ

- (क) सभी सामान्य कन्टेनर्स और सभी आईसीडी कन्टेनर्स रु. 378.00  
 (ख) सभी पोतान्तरण कन्टेनर्स और सभी समान तल कन्टेनर्स रु. 756.00  
 (ग) एमबीपीटी के जरिए पोतान्तरण के लिए जेएनपीटी से शिपिंग बिलों के अन्तर्गत बाजेंज द्वारा लाए गए सभी निर्यात कन्टेनर्स रु. 640.50

गत्री रहित बर्थ

- (क) सभी सामान्य कन्टेनर्स और सभी आईसीडी कन्टेनर्स रु. 609.03  
 (ख) सभी पोतान्तरण कन्टेनर्स और सभी समान तल कन्टेनर्स रु. 1219.06  
 (ग) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से और को बाजेंज द्वारा प्रहस्तित सभी कन्टेनर्स रु. 262.50  
 (घ) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजेंज द्वारा एमबीपीटी रु. 872.03

- में पोतान्तरण के लिए लाए गए सभी निर्यात कन्टेनर्स
- (ii) कार्गो कन्टेनरों का अर्थ है छोटे यूनिट के भीतर सामान को जमा कर भरने के लिए एक समान आकार के विशेष रूप से डिजाइन किए गए कन्टेनर।
- (iii) उपरोक्त प्रभारों से पोत पर पोत-हमाली प्रभार, पोतघाट पर प्रहस्तन, कन्टेनरों को पोतघाट तथा प्रिस्टेक / आरसीडी यार्ड के बीच लाना-ले-जाना, आईसीडी कन्टेनरों को रेलवे वेगनों से उतारना / पर चढ़ाना सम्मिलित है।
- (iv) आईसीडी कन्टेनरों को वेगनों / एजेंटों के ट्रेलरों पर चढ़ाने / से उतारने और वडाला स्थित शंटिंग यार्ड तक / से ढोकर ले जाने / लाने की अतिरिक्त सेवाएं प्रदान की जाएगी।
- (v) कन्टेनरों को पोत पर बांधने / खोलने की जिम्मेदारी पोत एजेंट की होगी। पोत एजेंट द्वारा बांधने और खोलने का कार्य किए जाने के लिए सभी बांधे गए / उतारे गए कन्टेनरों पर प्रति कन्टेनर रु. 30/- की छूट दी जायेगी।
- (vi) जब कोई पोतान्तरण कन्टेनर गत्री बर्थ पर उतारा जाता है और गत्री रहित बर्थ पर चढ़ाया जाता है या इसका उलटा होता है तो प्रत्येक बर्थ पर पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए निर्धारित कन्टेनर दर का 50% ही लागू होगा।
- (vii) किसी विदेशी पत्तन से भारतीय पत्तन तक पर, बाद में भारतीय पत्तन से पोतान्तरण के लिए पहुंचने वाले कन्टेनर पर तटीय यात्रा के लिए सुनिश्चित रियायती प्रभार लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों से भारतीय पत्तनों से / को लाए / ले जाए गए कन्टेनर रियायत के पात्र होंगे।

- (viii) सड़क मार्ग द्वारा आईसीडी से प्राप्त / को ले जाए गए खाली कन्टेनर प्रभार लगाने के लिए, स्थानीय खाली कन्टेनरों के समान व्यवहार किए जाएंगे।
- (ix) टॉप लिफ्ट ट्रकों या ट्रान्स्तेनरों द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए प्रभार अलग से लगाया जाएगा।
- (x) आयात भरा हुआ कन्टेनर, जिस पर स्पष्ट रूप से स्थानीय लिखा हो, यदि बाद में आईसीडी को पोतान्तरण किया जाता हो तो उसे उस तिथि तक, जिस तिथि तक कन्टेनर को सीमा शुल्क विभाग ने आईसीडी तक पोतान्तरित करने की अनुमति दी है, स्थानीय कन्टेनर समझा जाएगा। इसी प्रकार से, खाली किए गए और पत्तन से निकासी किए गए आईसीडी आयात कन्टेनर, पत्तन प्रभार लगाने की दृष्टि से एफसीएल माने जाएंगे।
- (ii) उप-खंड घ के वर्तमान नोट 5 और 10 निकाल दिए जाएं और वर्तमान नोट संख्या 6,7,8,9 और 11 को नई नोट संख्या 5, 7,8 और 10 दे दी जाए तथा निम्नलिखित को नोट (9) के रूप में डाल लिया जाए:-
- (9) कन्टेनर के अंदर भरे हुए और बाद में खाली करके वापिस शहर में ले जाए गए कार्गो पर विलम्ब प्रभार ऊपर (5) के अनुसार लगेगा। उस पर कोई पोतघाट भाड़ा प्रभारित नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, कन्टेनर में भरे हुए और बाद में खाली कर निकाले गए तथा पुनः कन्टेनर में भरे गए और पोत पर पोतान्तरित किए गए कार्गो पर ऊपर (5) के अनुसार कन्टेनर के भीतर पुनः भरे जाने की तिथि तक विलम्ब शुल्क लगेगा और कन्टेनर के भीतर कार्गो पर खंड 1 निर्यात के प्रावधानों के अनुसार पोतघाट भाड़ा लगेगा।
- (iii) उप-खंड घ के वर्तमान नोट 11 को निकाल दिया जाए और निम्नलिखित को उसके स्थान पर डाल लिया जाए:
- (11) परित्यक्त एफसीएल कन्टेनरों / शिपर स्वामित्व वाले कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार, परित्यक्त किए जाने की लिखित सूचना मिलने तक या कन्टेनर के उतरने से 75 दिन तक इनमें से जो भी पहले हो, निम्न शर्तों पर भंडारण प्रभार लगाए जाएंगे:-
- (i) प्रेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) यदि प्रेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चयन करता है, तो कन्टेनर एजेंट / एमएलओ इस शर्त पर परित्याग पत्र जारी कर सकते हैं कि
- (क) लाइन कार्गो सहित कन्टेनर की सुपुर्दगी पुनः प्राप्त के और या तो इसे वापिस ले या इसे पत्तन के परिसर से हटाए और
- (ख) कन्टेनर की सुपुर्दगी लेने से पहले, लाइन कार्गो और कन्टेनर पर प्रौढूत सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करे।
- (iii) कन्टेनर एजेंट / एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेंगे और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेंगे। यदि वे सुनिश्चित समय में इस प्रकार की कार्यवाही नहीं कर पाते हैं तो जब तक शिपिंग लाइनें कार्गो निकालवाने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाहियाँ नहीं कर लेती तब तक कन्टेनर पर भंडारण प्रभार लगाते रहेंगे।
- (iv) जहाँ कन्टेनर सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा जब्त कर लिया गया / अभिग्रहित कर लिया गया हो और उसे 75 दिन की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं करवाया जा सकता (वहाँ) भंडारण प्रभार उस दिन से लगाया जाना रूक जाएगा जिस दिन सीमा शुल्क कार्गो को छोड़ने का आदेश दे, बशर्ते लाइनें आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी कर रही हों और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन कर रही हों। अन्यथा, अभिग्रहित / जब्त किये गए कन्टेनर पत्तन के परिसर से सीमा शुल्क बंधित क्षेत्र तक लाइन / प्रेषिती द्वारा भिजवाए जाने चाहिए और इस मामले में भंडारण प्रभार उस दिन से लगना बंद हो जाएगा जिस दिन कन्टेनर (पत्तन परिसर से) हट जाएगा।
- (iv) उपखंड छ की वर्तमान धारा (1) निकाल दी जाए और उसके स्थान पर निम्नलिखित डाल दी जाए।
- (छ) कन्टेनराइज्ड कार्गो पर प्रभार
- उपरोक्त उपखंड घ के नोट (8) के प्रावधानों के अनुसार निकासी प्राप्त के सिवाय, आयातीत कन्टेनराइज्ड कार्गो पर पोतघाट भाड़ा और विलम्ब शुल्क देय होगा, जैसाकि खंड 1 और 11 में लागू हो सकता है।
- (v) वर्तमान सामान्य नोट (11) को निकाल दिया जाए और उसके स्थान पर निम्नलिखित को नोट (11) के रूप में डाल दिया जाए।
- (ii) भंडारण के लिए साइसेंस शुल्क लगाने के लिए पोतान्तरण और समान तल कन्टेनरों को आयात कन्टेनरों के बराबर समझा जाएगा।
- (ग) एमबीपीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से, गंत्री बर्थों और गंत्री रहित बर्थों में अपनी स्वयं की व्यवस्था से विभिन्न प्रचालन कार्यान्वित करने के लिए पत्तन उपयोगकर्ताओं को छूट दी जा सकेगी। स्थितियों के साथ-साथ दी जा सकने वाली छूट निम्नानुसार हैं:

## (i) गंत्री बर्थ पर गंत्री क्रेन प्रभार

क्र.	विवरण	छूट (रु.)	कोस्टल (रु.)
क	शिपिंग बिलों के अंतर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए सामान्य, आईसीडी एवं निर्यात कंटेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	830.87	498.52
	-40'	1661.74	997.04
	-40' से ऊपर	1661.74	997.04
	खाली		
	-20'	830.87	498.52

	-40'	1661.74	997.04
	-40' से ऊपर	1661.74	997.04
ख	पोतान्तरण एवं समान तल कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	1661.74	997.04
	-40'	3323.48	1994.09
	-40' से ऊपर	3323.48	1994.09
	खाली		
	-20'	1661.74	997.04
	-40'	3323.48	1994.09
	-40' से ऊपर	3323.48	1994.09

## (II) गन्नी बर्थों पर पोत हमाली

क्र.	विवरण	छूट (रु.)	तटीय (रु.)
क	सामान्य एवं आईसीडी कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	378	227
	-40'	378	227
	-40' से ऊपर	378	227
	खाली		
	-20'	378	227
	-40'	378	227
	-40' से ऊपर	378	227
ख	पोतान्तरण एवं समान तल कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	756	454
	-40'	756	454
	-40' से ऊपर	756	454
	खाली		
	-20'	756	454
	-40'	756	454
	-40' से ऊपर	756	454
ग	अन्य पत्तनों से पोतान्तरण के लिए शिपिंग बिल के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाये गए निर्यात कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	640.50	384.30
	-40'	640.50	384.30
	-40' से ऊपर	640.50	384.30
	खाली		
	-20'	640.50	384.30
	-40'	640.50	384.30
	-40' से ऊपर	640.50	384.30

## गन्नी रहित बर्थों में

क्र.सं.	विवरण	छूट (रु.)	तटीय (रु.)
क	सामान्य एवं आईसीडी कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	609.53	365.72
	-40'	609.53	365.72
	-40' से ऊपर	609.53	365.72
	खाली		
	-20'	609.53	365.72

	-40'	609.53	365.72
	-40' से ऊपर	609.53	365.72
ख	पोतान्तरण एवं समान तल कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	1219.06	731.44
	-40'	1219.06	731.44
	-40' से ऊपर	1219.06	731.44
	खाली		
	-20'	1219.06	731.44
	-40'	1219.06	731.44
	-40' से ऊपर	1219.06	731.44
ग	बार्जेज द्वारा अन्य पत्तनों को और से प्रहस्तित कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	262.50	157.50
	-40'	262.50	157.50
	-40' से ऊपर	262.50	157.50
	खाली		
	-20'	262.50	157.50
	-40'	262.50	157.50
	-40' से ऊपर	262.50	157.50
घ	एमबीपीटी के जरिए पोतान्तरण के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग बिल के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए निर्यात कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	872.03	523.22
	-40'	872.03	523.22
	-40' से ऊपर	872.03	523.22
	खाली		
	-20'	872.03	523.22
	-40'	872.03	523.22
	-40' से ऊपर	872.03	523.22

## (III) परिवहन प्रभार

क्र.	विवरण	छूट (रु.)	कोस्टल (रु.)
क	अन्य पत्तनों को और से बार्जेज द्वारा प्रहस्तित सामान्य, आईसीडी कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	565	339
	-40'	847.50	508.50
	-40' से ऊपर	1130	678
	खाली		
	-20'	460	276
	-40'	690	414
	-40' से ऊपर	920	552
ब	एमबीपीटी के जरिए पोतान्तरण के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग बिलों के अन्तर्गत बार्जेज द्वारा लाए गए पोतान्तरण, समान तल कन्टेनर्स और निर्यात कन्टेनर्स		
	भरे हुए		
	-20'	1130	678
	-40'	1695	1017
	-40' से ऊपर	2260	1356
	खाली		
	-20'	920	552
	-40'	1380	828
	-40' से ऊपर	1840	1104

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/20/2005 - MBPT**

The Mumbai Port Trust

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 13<sup>th</sup> day of September 2005)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) on 16 March 2005 for fixation of composite box rate for handling containers within the docks.

2.1. The MBPT has made the following points in its proposal:

- (i). Container charges are levied on a single box rate worldwide. At the MBPT, different service providers render various services. It was not, therefore, possible for the MBPT to fix a single box rate.
- (ii). Terminal Handling Charges (THC) is a charge collected by container lines from importers and exporters for handling of containers at a port. Detailed analysis done by the MBPT showed that the THC mainly comprises the following:
  - (a). Port trust charges of wharfage and crange.
  - (b). Charges for transportation of containers.
  - (c). Stevedoring.
  - (d). The miscellaneous charges such as survey, customs charges etc.,

The analysis further showed that the charges recovered under transportation and stevedoring were high.

- (iii). As a measure to integrate services and reduce costs, the MBPT took over the stevedoring from 1 November 2002 and transportation of containers within docks from shipside to container yard with effect from 15 May 2004. TAMP had approved rates both for stevedoring services for various cargo and containers and rates for transportation of containers.
- (iv). With the taking over of the stevedoring and transportation of containers, the entire operations at the terminal between shipside and container yard are within the unified control of the MBPT. It is, thus, now possible and desirable to prescribe a box rate payable by the container operators instead of separate charges for each of the activity.
- (v). The present proposal is in sequel to TAMP's directive vide its Order No: TAMP/20/2004-MBPT, dated 10 August 2004 relating to MBPT's proposal for fixation of charges for handling / removal of containers from shipside to container yard and vice versa.
- (vi). Prescription of composite box rate envisages grouping of charges prescribed in the existing Scale of Rates for the following services:
  - (a). On board stevedoring.
  - (b). Container handling equipment.
  - (c). General cargo handling at docks.
  - (d). Transportation of containers.

Present charges for the above services are recovered separately as per the provisions of Docks Scale of Rates (DSR).

- (vii). The services rendered above are in deficit. As such, the composite box rates proposed are not cost based. These rates have been derived with a view to have competitive edge over the adjoining ports.

- (viii) (a). The rates for some of the services covered in the composite box rate are prescribed in US dollar and in respect of few other services in Indian Rupees. The charges for handling the containers at the hook point and container wharfage have been prescribed in terms of US dollars whereas charges for stevedoring and transportation are presently prescribed in Indian Rupees.
- (b). Since the rates for cargo inside the container are being recovered from the consignees, the composite box rate does not include any cargo related charges.
- (ix). The transportation charges for transportation of containers from shipside to container yard and vice versa, are recovered from the lines and paid to the MBPT contractor. The rates presently being recovered for this service are the rates collected by the transporters through the competitive tenders. The rates incorporated in the proposed box rates are the rates being recovered for rendering the service of transportation to the container operators.
- (x). The rates approved by TAMP for rendering stevedoring service are valid up to 30 September 2005. If cost of stevedoring service is reviewed based on the cost figures of 2004-05, the rates for rendering these services may have to be enhanced considerably. Since the rates indicated in the composite box rates are the rates presently being recovered for rendering stevedoring services, it is necessary to load certain percentage of rates to cover the future enhancement. It is also necessary to consider sufficient cushion to cover the increase in cost of rendering the stevedoring service due to increase in salary and wages cost, maintenance and fuel cost. Therefore, the proposed rates in respect of general and ICD loaded containers are little more than the charges presently being recovered.
- (xi). Except cost of transportation of containers, cost of rendering other services are common in respect of container, general break bulk, liquid and dry bulk cargo at the docks.

2.2. The proposal has been endorsed by the Board of Trustees of the MBPT in its meeting held on 28 December 2004.

2.3.1. In this backdrop, the MBPT has requested this Authority to approve the following composite box rates for handling container within the docks:

(A). **Composite Charges on cargo containers handled at the berths having Quayside Gantry Cranes.**

Sl. No.	Particulars	Rate for containers upto 20' (Rs)		Rates for containers above 20' (Rs.)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(i)	General containers	2500	2000	3750	3000
(ii)	ICD Containers	3800	3300	5700	4950
(iii)	Transshipment containers	3000	2600	4500	3900
(iv)	Same bottom containers	3000	2600	4500	3900
(v)	Export containers brought by Barge under Shipping Bills from other ports for shipment	3000	2600	4500	3900

(B). Composite Charges on cargo containers handled at berths other than those mentioned at (A) above.

Sl. No.	Particulars	Rate for containers upto 20' (Rs)		Rates for containers above 20' (Rs.)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(i)	General containers	1900	1700	2850	2550
(ii)	ICD Containers	3200	3000	4800	4500
(iii)	Transshipment containers	3000	2600	4500	3900
(iv)	Same bottom containers	3000	2600	4500	3900
(v)	Export containers brought by Barge under Shipping Bills from other ports for shipment.	3000	2600	4500	3550
(vi)	Containers moved by barges between MBPT and other ports	1450	1300	2000	1850

2.3.2. In addition to revision of rates, the MBPT has also proposed certain modifications in some of the existing conditionalities.

3.1. In accordance with the consultation procedure prescribed, the proposal of the MBPT was forwarded to the concerned port Users / representative body of port users for their comments. The comments received from the users were forwarded to MBPT as feed back information.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, it was found that additional information/clarifications were required on various issues. Accordingly, the MBPT was requested to furnish additional information/ clarification. The queries raised and the response of the MBPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by Authority	MBPT's reply to our queries
1.	Propose necessary amendments for deletion of the relevant entries (relating to itemized rates) in its Scale of Rates keeping in view, inter alia, the Orders passed by this Authority amending its Dock Scale of Rates, fixation of rates for stevedoring services taken over by it for import and export cargo including containers, fixation of rates for stevedoring services for containers brought by barges, cargo brought by coastal barges and cargo handled in stream and fixation of charges for handling / removal of containers from shipside to container yard and vice versa.	The proposed composite box rates cover services rendered on board the vessel, handling at the wharves, removal to pre-stack area by the transporters and handling by QGC in cases of container vessels berthed at BPS. To recover the box rate from containers, it is necessary to avail of facilities referred to above. In some cases, it may so happen that container may not avail of all the services referred above. Necessary conditions to regulate charges are incorporated in the draft Notification. Since the transportation is being carried out by the transporters the rates paid to the transport contractor by the port is recovered from the users. Once composite box rate is approved, there will not be any additional recovery from the users on account of transportation even if fuel prices escalate. In case container requires additional movements, it is necessary to recover only transportation charges from the container operators, at the rates, being paid to transport contractors. It is, therefore, proposed to retain these provisions in Scale of Rates.

2.	The cost statements indicating (provisional/actual) for the year 2004-05 and projections for the next three years (i.e.,) 2005-06 to 2007-08 may be updated in line with the revised guidelines for tariff fixation.	Cost statement for 2004-05 is being prepared taking cognizance of the date of submission of the proposal. The proposal under reference is not cost based. A composite rate is derived on the basis of rates already in existence, which was cost based. The MBPT has furnished the rates for covering cost of rendering the services. Such rates are more than the proposed rates.																				
3.	<p><u>Traffic:</u> Please furnish the following details for quay-crane berths and non quay-crane berths separately:</p> <p>(i). The basis of estimation of container traffic for the years 2005-06 to 2007-08.</p>	<p>After introduction of Box rate at par with JNPT or below, the volume is expected to increase. The volume of the Container traffic is given below:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Quay Crane berth (TEUs)</th><th>Non-Quay Crane berth (TEUs)</th><th>Total TEUs</th></tr><tr><td>2004-05 (Actuals)</td><td>41499</td><td>177225</td><td>218724</td></tr><tr><td>2005-06 (Estimates)</td><td>-</td><td>-</td><td>200000</td></tr><tr><td>2006-07 (Estimates)</td><td>-</td><td>-</td><td>250000</td></tr><tr><td>2007-08 (Estimates)</td><td>-</td><td>-</td><td>250000</td></tr></table>	Year	Quay Crane berth (TEUs)	Non-Quay Crane berth (TEUs)	Total TEUs	2004-05 (Actuals)	41499	177225	218724	2005-06 (Estimates)	-	-	200000	2006-07 (Estimates)	-	-	250000	2007-08 (Estimates)	-	-	250000
Year	Quay Crane berth (TEUs)	Non-Quay Crane berth (TEUs)	Total TEUs																			
2004-05 (Actuals)	41499	177225	218724																			
2005-06 (Estimates)	-	-	200000																			
2006-07 (Estimates)	-	-	250000																			
2007-08 (Estimates)	-	-	250000																			
	(ii). The number of 20' containers and 40' containers estimated to be handled under different category for the relevant years.	The MBPT has furnished the category wise number of containers estimated to be handled for the period from 2005-06 to 2007-08 and actuals for the year 2004-05																				
	(iii). Number of coastal containers estimated to be handled during the relevant years under different category.	Number of coastal containers estimated to be handled for the period from 2005-06 to 2007-08 and the actuals for the year 2004-05 is furnished by MBPT.																				
4.	<p><u>Operating income:</u></p> <p>(i). Detailed working for estimating operating income for the years 2005-06 to 2007-08 may be furnished.</p> <p>(ii). Please furnish a detailed working of income estimated for the years 2005-06 to 2007-08 under the existing arrangement and under the proposed arrangement.</p>	<p>Not furnished by MBPT.</p> <p>Not furnished by MBPT.</p>																				
5.	<p><u>Operating Cost::</u></p> <p>(a). Please furnish the breakup of the cost elements constituting operating cost for all the years under consideration.</p>	The port has furnished breakup of the cost elements constituting operating cost for the years 2001-02 to 2005-06.																				

	(b). The employee cost in terms of direct labour cost and maintenance labour cost furnishing the details of number of employees deputed and their salary and wages, overtime, etc., under each category may be furnished.	Employees cost in terms of direct labour cost and maintenance labour cost including the number of employees are furnished by the port for 2001-02 to 2005-06. The relevant details for the year 2004-05 and 2005-06 are as follows:- <table><tr><td></td><td colspan="2">Rs. in Lakhs</td></tr><tr><td></td><td>2004-05</td><td>2005-06</td></tr><tr><td>Direct labour cost</td><td>10098.75</td><td>10533.00</td></tr><tr><td>Maintenance Labour cost</td><td>497.11</td><td>518.49</td></tr><tr><td>Employees (numbers)</td><td>6615</td><td>-</td></tr></table>		Rs. in Lakhs			2004-05	2005-06	Direct labour cost	10098.75	10533.00	Maintenance Labour cost	497.11	518.49	Employees (numbers)	6615	-
	Rs. in Lakhs																
	2004-05	2005-06															
Direct labour cost	10098.75	10533.00															
Maintenance Labour cost	497.11	518.49															
Employees (numbers)	6615	-															
	(c). Please furnish the following with regard to the equipment running cost: (i). Operating cost like electricity cost per TEU, fuel cost per TEU and quantum of fuel / electricity required to handle one TEU.	(i). Information regarding container handling equipment is given below: 1. Electricity cost per TEUs (in case of QGC) Rs.28/- approx. 2. Fuel Cost per TEUs (in case of RTG) Rs.70/- approx, 3. Quantum of Electric Power Consumption per TEU 7 Units approx. 4. Quantum of fuel required per TEU 2 Ltrs. Approx.															
	(ii). Equipment wise repairs and maintenance cost.	Equipment (Quayside Gantry Cranes), Repairs and Maintenance Cost (Rs. In lakhs) <table><tr><td>2001-02</td><td>25.68</td></tr><tr><td>2002-03</td><td>19.97</td></tr><tr><td>2003-04</td><td>33.11</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>33.65</td></tr></table>	2001-02	25.68	2002-03	19.97	2003-04	33.11	2004-05	33.65							
2001-02	25.68																
2002-03	19.97																
2003-04	33.11																
2004-05	33.65																
	(iii). The MBPT may indicate whether it has outsourced any activity relating to container handling and, if so, please furnish outsourcing cost per TEU.	The MBPT has outsourced handling and transportation of containers between Shiplside and Container yard with effect from 15.5.2004. The prevailing rates are Rs.594/- for loaded container having length upto 20' Rs. 484/- for empty container having length upto 20" Rs. 891/- for loaded container having length above 20' and Rs.726/- for empty container having length above 20'.															
	(iv). Please furnish the details of overheads with breakup and basis considered in the cost estimation for handling containers.	Overheads allocated are as follows: (a) Departmental overheads i.e. Port and Traffic Department. (b) Storekeeping (c) Labour Welfare and Medical (d) Residual administration, and (e) Engineering Workshop. Expenses on approx. 174 cost centers are compiled under above five groups and apportioned on pre-determined basis. Hence details have not been furnished.															

	(d). The breakup and cost elements constituting the general facilities considered in the cost statement for all the years under consideration may be furnished.	<p>Breakup of cost elements constituting general facilities is as under:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>General facilities at Indira Dock</td><td>948.80</td><td>989.60</td></tr> <tr> <td>General facilities at Prince's and Victoria Docks</td><td>547.62</td><td>571.16</td></tr> <tr> <td>Operational and Maintenance of RIM Bascule Bridge.</td><td>0.19</td><td>0.20</td></tr> <tr> <td>Dock sanitation.</td><td>359.04</td><td>374.48</td></tr> <tr> <td>Expenditure incurred on the watch and ward</td><td>604.17</td><td>630.15</td></tr> <tr> <td>New Minor works</td><td>7.84</td><td>8.18</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>2467.66</b></td><td><b>2573.77</b></td></tr> </tbody> </table>	Description	2004-05	2005-06	General facilities at Indira Dock	948.80	989.60	General facilities at Prince's and Victoria Docks	547.62	571.16	Operational and Maintenance of RIM Bascule Bridge.	0.19	0.20	Dock sanitation.	359.04	374.48	Expenditure incurred on the watch and ward	604.17	630.15	New Minor works	7.84	8.18	<b>Total</b>	<b>2467.66</b>	<b>2573.77</b>
Description	2004-05	2005-06																								
General facilities at Indira Dock	948.80	989.60																								
General facilities at Prince's and Victoria Docks	547.62	571.16																								
Operational and Maintenance of RIM Bascule Bridge.	0.19	0.20																								
Dock sanitation.	359.04	374.48																								
Expenditure incurred on the watch and ward	604.17	630.15																								
New Minor works	7.84	8.18																								
<b>Total</b>	<b>2467.66</b>	<b>2573.77</b>																								
	(e). The MBPT has stated that it has made adjustments in cost details to reckon with cost of common services provided to containers, general break-bulk, liquid and dry bulk cargo handled at the docks. Details of such adjustments made in the operating cost and the basis therefore may be furnished for all the years under consideration.	<p>Container handling activity at present forms part of the service 'General cargo handled at docks'. This service also covers the general break bulk cargo, liquid, and dry bulk cargo. Existing cost capturing system does not permit segregation of cost of handling of these commodities item wise. Introduction of the composite box rate necessitated segregation of part of the cost from the service stevedoring and container handling equipment and merging it with the service general cargo handled at docks and container transportation. Even if composite box rate is introduced, MBPT may not be in a position to capture cost of these elements separately. Hence, the cost of stevedoring service in respect of containers and cost of transportation of containers are amalgamated and apportioned the cost of providing service 'Quayside Gantry Crane' with cost of rendering the service 'General cargo handled at docks'.</p>																								
	(f). (i). The MBPT has considered the cost of providing general facilities to the container handling activity. In addition, management and general overheads are apportioned to the container handling activity. In this connection, to clarify that how the general facilities are different from management and general overheads as far as the container handling activity is concerned.	<p>General facilities referred to in the cost statement covers expenses on account of watch and ward staff, illumination, rates and taxes and water charges and General operation and maintenance of some common user facilities. Whereas management and general overheads include store keeping expenses, labour welfare and medical expenses and expenses on department like accounts, Secretary, Legal and services.</p>																								
	(ii). The basis of allocation of management and general overheads to the container handling activity.	<p>Management and general overheads are allocated as under:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1). Store keeping expenses based on value of stores.</li> <li>(2). Engineering overheads based on the expenditure on repairs and maintenance.</li> </ol>																								

		<p>(3). Labour welfare and medical expenses based on number of employees.</p> <p>(4). Residual administration based on direct cost.</p>																		
	(g). Please review the depreciation considered in the cost statement for all the years under consideration in the light of clause 2.7.1. and clause 2.9.5 of the revised tariff guidelines.	Depreciation are worked out on straight line method on assets fully commissioned. Board has fixed life of the asset as per directives of Ministry. Reworking of depreciation as per clauses 2.7.1 and 2.9.5 will result in delay in furnishing clarification to TAMP. MBPT's proposal under reference was submitted to the authority well before the guidelines were issued. TAMP is requested not to insist for reworking at this stage. MBPT is proposing comprehensive revision of scale of rates. MBPT will be reworking the depreciation as per the guidelines while formulating proposal for comprehensive revision.																		
	(h). The basis of apportionment of Finance & Miscellaneous expenditure to the container handling activity may be explained.	Finance and Misc. expenses are apportioned based on the number of employees in respect of service 'Stevedoring', salaries, wages and direct cost in respect of service general cargo handled at docks and quayside gantry crane.																		
	(ii). Please furnish the breakup of apportioned Finance & Miscellaneous expenditure to the container handling activity	<p>Breakup of the finance and misc. expenses is as under:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. In lakhs)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Contributed to pension fund</th><th>Productivity linked Bonus/reward (PLB/PR)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2001-02</td><td>11450.36</td><td>551.45</td></tr> <tr> <td>2002-03</td><td>7558.40</td><td>612.92</td></tr> <tr> <td>2003-04</td><td>11755.82</td><td>526.46</td></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>12032.93</td><td>539.46</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>11943</td><td>536.09</td></tr> </tbody> </table>	Year	Contributed to pension fund	Productivity linked Bonus/reward (PLB/PR)	2001-02	11450.36	551.45	2002-03	7558.40	612.92	2003-04	11755.82	526.46	2004-05	12032.93	539.46	2005-06	11943	536.09
Year	Contributed to pension fund	Productivity linked Bonus/reward (PLB/PR)																		
2001-02	11450.36	551.45																		
2002-03	7558.40	612.92																		
2003-04	11755.82	526.46																		
2004-05	12032.93	539.46																		
2005-06	11943	536.09																		
	(iii). The reasons for an increase of around 50% in the Finance & Miscellaneous expenditure for the year 2003-04 as compared to the year 2002-03 may be explained.	In the year 2003-04, MBPT had contributed an amount of Rs.210 crores towards pension fund as against Rs.137 crores in the year 2002-03. This has resulted in increase of around 50% in finance and Misc. expenditure in 2003-04.																		
	(i). (a). The MBPT has claimed a rate of return of 18.5% on the capital employed. As per clause 2.9.2. and 2.9.10 of the revised tariff guidelines, the rate of return on capital employed is 15% and maximum permissible return will be allowed for capacity utilization of 60% and above. The Return on Capital Employed (ROCE) will be further subject to clauses 2.9.5, 2.9.7. and 2.9.8 of the revised guidelines for tariff fixation. The requisite details of capital employed under different	Cost statements were forwarded to TAMP, well before receipt of guidelines for fixation of tariff. It can be seen from the statements forwarded that service is being rendered in deficit. As such, working out returns at 15% or 18.5% does not make any difference for fixation of rates. As against the stated capacity of Mumbai Port of handling 2.92 lakh TEUs, port has handled approx. 2.18 lakh TEUs in 2004-05. Handling is more than 60% of the stated capacity.																		

	categories to be provided accordingly	
	(b). To indicate container handling capacity of the port.	The container handling capacity of the port is 2.92 lakh TEUs.
	(c). The MBPT has depicted negative working capital for all the years under consideration; and, significantly, the resultant capital base also of the container handling activity has turned out to be negative. The MBPT to justify its claim on the return on capital employed at the container handling activity.	Negative working capital for all the years clearly indicates that revenue generated at present is not giving any returns on capital employed. Rate once fixed will remain in force for 3 years as such marginal increase on a few category of containers to cover escalation on account of fuel price had increase in salaries and wages has been proposed to be loaded in the rates mentioned in the proposal. The price of diesel has been increased. This will result in MBPT paying higher amount to the contractors. But once the box rates are fixed, MBPT cannot recover any additional charges on account of escalation in the fuel price. Hence, no further moderation in the rates is advisable. Moreover, all the services covered in the composite box rate rendered in deficit.
6.	The MBPT has stated that the proposed rates for container handling activity at the berths for gantry and non-gantry operations are the derived rates by grouping of existing charges prescribed for on-board stevedoring, container handling equipments, general cargo handled at Docks and transportation of containers. This apart, the MBPT has further added certain percentage of cost to cover future increase in salary and wages cost, maintenance cost of equipments to the existing charges prescribed for rendering stevedoring service and transportation of containers to arrive at the proposed rates. In this connection, the MBPT to justify the proposed rates with reference to the cost of providing services at the quay crane berths and non-quay crane berths.	The proposed composite box rates are not cost based but are competitive rates as compared to the adjoining ports. The rates had to be enhanced considerably, if the rates are to cover the cost of service. The proposed rates are the rates being recovered for some category of containers and the rates are much less than the charges presently being recovered in respect of other category of containers. Since the approved rates will be in force for 3 years, marginal increase has been proposed in respect of general and ICD loaded Containers handled at Gantry berths and in respect of general, ICD and Containers moved by barges between MBPT and other ports at the non-gantry berths to cover the increase in salary and wages, maintenance and fuel of equipment. With the proposed rates, the increase in income, more than the operating cost of the service will be just marginal. In respect of all other containers, the charges proposed are less than the charges being recovered at present.
7.	With reference to the proposed composite charges, please furnish clarification on the following points: (i). The rationale behind adopting the exchange rate of 1 US \$ = Rs. 46 to convert the existing charges for quayside Gantry Cranes and wharfage on containers.	The proposal was formulated in October 2004, when exchange rate of US Dollar to Indian Rupee was varying around Rs. 45.85. As such, MBPT had taken rate of Rs. 46/- to convert the existing quayside gantry crane charges and wharfage on containers which are prescribed in US \$ to Indian Rupees.

(ii).	Clause 5.1.1. of the revised tariff guideline specifies that composite box rate may be prescribed with rebate to be allowed if any of the individual services are not provided by the port. The MBPT has not proposed any such rebates in the proposed Scale of Rates.	Instances of providing any individual services covered in the composite box rate may not normally arise as the services are mandatory. In case any exigencies arise, separate charges for the services rendered will be recovered as per Scale of Rates. With this intention only MBPT has not proposed to delete the clause from the Scale of Rates.														
(iii).	Composite handling charges for container of length above 40' have not been proposed by the port.	The tariff provided under Section V of DSR is for containers having length upto 20' and containers having length over 20'. The rates for container having length 40' and above are covered under container having length above 20'. However, TAMP may prescribe rates for handling these containers at the ratio specified in the revised guidelines.														
(iv).	In terms of clause 4.3 of the revised guidelines for tariff fixation, concessional tariff will have to be prescribed for coastal containers and such container related charges for all coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges. The MBPT may include the rates for coastal containers.	<p>The rates indicated at B (vi) of the proposal are infact the rates for coastal containers. The rates for foreign going containers will be as under:</p> <table><tr><th rowspan="2">Description</th><th colspan="2">Rates for containers upto 20' (Rs.)</th><th colspan="2">Rates for containers above 20' (Rs.)</th></tr><tr><th>Loaded</th><th>Empty</th><th>Loaded</th><th>Empty</th></tr><tr><td>Containers mover by barges between MBPT and other ports</td><td>2400</td><td>2200</td><td>3300</td><td>3100</td></tr></table>	Description	Rates for containers upto 20' (Rs.)		Rates for containers above 20' (Rs.)		Loaded	Empty	Loaded	Empty	Containers mover by barges between MBPT and other ports	2400	2200	3300	3100
Description	Rates for containers upto 20' (Rs.)			Rates for containers above 20' (Rs.)												
	Loaded	Empty	Loaded	Empty												
Containers mover by barges between MBPT and other ports	2400	2200	3300	3100												
(v).	In the pricing decision, the MBPT has adopted some existing container handling charges levied by the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). In this connection, the MBPT is requested to clarify the following:															
(a).	The reason for prescribing Rs.4,950/- for handling 40' empty ICD container as compared to the JNPT rate of Rs.4,725/-.	Rates proposed for containers having length over 20 feet are one and half times of rates proposed for containers having length upto 20 feet. The ICD traffic vis-à-vis the total traffic is minimal at 4.70%. The Port's revenue is mainly on general containers. Besides, about 40% concession in ICD Box Rate is granted on ICD containers at present.														
(b).	In respect of transshipment containers, the MBPT has adopted the rates at JNPT. In this regard, please confirm whether the performance / productivity levels of JNPT are comparable with the performance / productivity levels of MBPT for handling transshipment containers.	MBPT is 132 years old whereas, JNPT is a port developed recently with ultra-modern facilities for handling containers. MBPT is labour oriented port, whereas, JNPT is a mechanised port. Comparison of productivity levels of MBPT with that of JNPT will therefore not be appropriate. The performance / productivity level of TP containers at JNPT and MBPT may not be the same. However, to attract more transshipment containers the rates have been brought on par with JNPT rates.														

	(c). The reason for proposing same rates for handling transshipment containers at quay crane berths and non-quay crane berths may be explained.	At present, charges on transshipment containers are recovered at the rate of Rs.6,908/- at quaycrane berths and Rs.5,623.06 at non-quay berths. As against this, MBPT is proposing to recover Rs.3,000/- for a containers having length upto 20'. Since charges proposed are lower than the rates presently being recovered, no differentiation between quay crane berth and non gantry berths has been made. The volume of transshipment containers is very minimal. In order to encourage the transshipment of containers, the box rate for TP Containers handled at Quay Crane berth and non-quay berths has been fixed at the same rate.
	(vi). Please explain the reason for proposing handling charges of same bottom containers and export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment at the level prescribed for handling transshipment containers in the quay crane berths.	MBPT has pegged the rates in respect of same bottom containers and export containers brought by barges at the level of charges prescribed for handling transshipment containers. The operations involved for handling the same bottom containers, TP containers and containers brought under Shipping Bill are the same, hence the Box Rate is proposed at same rate.
	(vii). Rates for same bottom containers and export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment are proposed to be at the same level. Again, these two categories of containers are proposed to be levied handling charges at the same level at both quay crane berths and non-quay crane berths. However, empty export containers of above 20' length brought by barges under shipping bills from other ports for shipment is proposed to be levied different.	Presently charges recoverable on these containers at the respective berths are much more than the rates proposed. In respect of export container of above 20 feet length brought by barges under shipping bill from adjoining port for shipment and handled at non-gantry berths, charges presently levied are Rs. 3586.03. As against this, a moderate rate of Rs. 3550/- has been prescribed.
	(viii). Please confirm whether the charges prescribed for handling export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment, both in quay crane and non-quay crane berths cover the operations in both loading and unloading cycles.	It is confirmed that the charges prescribed both in quay crane and non quay cranes berths cover the loading and unloading operations.
	(ix). The existing on board stevedoring levy includes lashing / unlashng of containers. Please confirm whether the proposed composite rates cover providing services towards lashing / unlashng. Rebate may be proposed, if the lashing / unlashng services are not provided by the port.	The proposed Box Rate does not cover the services rendered for lashing/unlashng of containers. The existing rebate under Section IV (C) of DSR may continue.

(x).	The MBPT has proposed higher rates for handling ICD containers as compared to other category of containers. Please explain the additional services proposed to be provided for handling ICD containers at quay crane berths and non-quay crane berths.	The general containers are handled and transported between shipside and Container Yard, whereas the ICD containers are not only handled and transported between Shipside and Container Yard but also loaded/unloaded on to the wagons/Agents' trailers and hauled to and from Shunting Yard at Wadala.																								
(xi).	With reference to the proposed composite charges on cargo container handled at the berths not having gantry operations, the MBPT may furnish/ clarify the following:  (a). Two sets of rates - one for "export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment", and another for "containers moved by barges between MBPT and other ports" - have been proposed at Sl. No.(v) and (vi) under sub-section B of Section V. The difference between the containers set out at Sl. No. (v) and (vi) to be brought out with reasons for proposing differential rates.  The reasons for not proposing such a differential rates in respect of containers handling at the berths having quayside gantry cranes to be brought out.	Containers mentioned at Sr. No. 5 of sub-section B are the export containers brought in shipment to Mumbai Port from other ports whereas containers referred to in Sr. No. 6 of sub-section B are the containers moved by barges between MBPT and other ports. At present this movement takes between MBPT and JNPT only. Containers moved between MBPT and other ports are at present handled at a particular berth which is not having quayside gantry crane. This system may continue in future also. Hence, rates for such type of activities have not been incorporated in the schedule of rates prescribed for containers handled at berths having QGCs. These containers involved a single activity of either loading or unloading. The rates at Sl. No. 5 are applicable for the export containers brought under Shipping Bills from JNP by sea unloaded at this Port and subsequently loaded on vessels involving both import and export operations.																								
(xii).	In respect of containers moved by barges between MBPT and other ports two categories of rates have been proposed. Out of these two categories of rates, the following category of rates have been written in pencil.  <table><tr><th>No</th><th>Details</th><th colspan="2">Rates for containers upto 20' Rs.)</th><th colspan="2">Rates for containers above 20'(Rs.)</th></tr><tr><td>(vi)</td><td>Containers moved by barges between MbPT and other ports 60%</td><td>870</td><td>780</td><td>1200</td><td>1110</td></tr></table>  The proposed rates may be confirmed in print and the necessity for prescribing two	No	Details	Rates for containers upto 20' Rs.)		Rates for containers above 20'(Rs.)		(vi)	Containers moved by barges between MbPT and other ports 60%	870	780	1200	1110	Inadvertently, certain figures were indicated in pencil below the rate actually proposed. Rates actually proposed are furnished below.  <table><tr><th colspan="2">Rates for containers upto 20' (Rs.)</th><th colspan="2">Rates for containers above 20' (Rs.)</th></tr><tr><th>Loaded</th><th>Empty</th><th>Loaded</th><th>Empty</th></tr><tr><td>1450</td><td>1300</td><td>2000</td><td>1850</td></tr></table>	Rates for containers upto 20' (Rs.)		Rates for containers above 20' (Rs.)		Loaded	Empty	Loaded	Empty	1450	1300	2000	1850
No	Details	Rates for containers upto 20' Rs.)		Rates for containers above 20'(Rs.)																						
(vi)	Containers moved by barges between MbPT and other ports 60%	870	780	1200	1110																					
Rates for containers upto 20' (Rs.)		Rates for containers above 20' (Rs.)																								
Loaded	Empty	Loaded	Empty																							
1450	1300	2000	1850																							

	categories of rates for containers moved by barges between MBPT and other ports may be explained.	
(xiii).	With reference to the Notes proposed to the Sub-section (A) and (B) of Section V, please clarify the following:	
(a).	The definition of cargo containers proposed at Note (i) does not appear to cover the different containers for which composite charges are proposed. The definition of cargo containers may be reviewed.	Definition referred to in Note (1) is universal definition of describing units of containers. Different types of containers covered in the rate schedule have been defined in the general rules to section I of DSR and section V of DSR.
(b).	Please elaborate the proposed Note (ii) to include services provided to different categories of containers.	Charges include On-Board stevedoring charges, handling at Shipside, removal of container between shipside and Prestack/RCD Yard, loading/ off-loading of ICD containers on Railways wagons.
(xiv).	With reference to Note (iv), please clarify the following:	
(a).	The MBPT proposal in reference is to levy composite charges and comprehensive services should include lift on / off at pre-stack area. Notably, the MBPT has stated that the proposed composite charges include charges levyable for container handling equipment. That being so, the necessity for a separate conditionality as at Note (iv) may be explained.	It is confirmed that the levy of composite box rate includes lift on of export/lift off of import containers at the pre-stack area by the transport contractor. Proposed charges do not include handling of containers by top-lift trucks or transtainers. These equipments are not covered in the composite box rate prescribed. All the containers handled at MBPT may not utilise the services of transtainers and toplift trucks.
(b).	Charges for containers handled by Toplift Trucks / Transtainer are leviable only on ICD containers in the existing arrangement. Please explain the reasons for extending levy of charges for containers handled by toplift trucks / transtainers to all other category of containers apart from ICD containers.	It is not correct to say that at present top-lift trucks/ transtainers are leviable only on ICD containers. In terms of Section V(C)(1)(b), these charges are leviable in respect of every container, which has availed services. As such, suitable clause has been incorporated under section V(b) of DSR to enable recovery of additional charges for providing additional facilities.
(c).	With reference to the proposed charges prescribed in dollar terms leviable for toplift truck / transtainers, please note that in terms of clause 5.2 of revised guidelines, cargo related components of container handling activity are required to be denominated in Indian Rupee terms. Please prescribe the proposed charges in Indian Rupee terms, if cargo element cannot be separated.	Toplift trucks and transtainers are the container handling equipment and not for cargo handling. As such, question of prescribing these charges in Indian Rupee does not arise. These are exclusively used for container.

	(d). (i). Likewise, the proposed charges for trailers to be revised in the light of the observation made at (c) above.	Trailers are used for transportation of containers for movement of loaded/ empty containers from shipside to pre-stack area or freight station. These equipment are not cargo handling or movement equipment.
	(ii). To confirm whether the Trailer services are optional or mandatory.	Trailer services are optional.
	(e). With reference to the sub-section D of Section V, License (Storage) fees, please furnish / clarify the following: (i). The MBPT has proposed to continue with the existing arrangement for levy of license (Storage) fees. However, no free period has been prescribed for storage of containers. Please review the License (Storage) fees in the light of clause 5.8.1 and 5.8.2. of the revised guidelines.	As per the existing SOR, license fee is leviable from the day following the day of GLD of the vessel or from the receipt in the port area. However, with a view to attract more number of containers to the port, MBPT has already allowed free days in respect of container. At present, only 3 to 30 calendar days have been granted from time to time. MBPT at present is proposing amendment only to relevant clauses covered under composite box rate prescribed. However, for the sake of clarity, MBPT has furnished statements showing the existing and proposed provisions. We have taken note of the clause 5.8.1 and 5.8.2 of the revised guidelines. MBPT is in the process of comprehensive revision of entire set of scale of rates levied. At that time, suitable provision will be incorporated regarding free days to container.
	(ii). Please modify the proposed Note 10 (i) in terms of clause 5.8.3 of revised guidelines.	At the time of comprehensive revision of Scale of Rates, proposed note 10(1) will be modified in terms of clause 5.8.3 of revised guidelines.
	(f). The unit for levy of charges for levy of reefer plug points to be modified in terms of clause 5.7.1 of the revised guidelines.	Unit of levy of charges for reefer block bonds will be modified at the time of comprehensive revision of Scale of Rates.
	(g). The MBPT has proposed to continue with the existing charges in dollar denomination for supply of port labour for stuffing or destuffing of cargo container. This Authority has passed an order on 10 September 2003 prescribing charges per box for stuffing / destuffing in Indian Rupee terms. To review the proposed stuffing / destuffing charges for providing port labour in terms of Indian Rupee terms. In line with the general principle maintained by MBPT of charging composite rate, the possibilities of consolidating stuffing / destuffing charges instead of levying charges on labour basis to be explored.	Charges prescribed under section V (F) are the charges fixed for supply of on-shore labour. TAMP vide its order dated 10.9.2003 has prescribed charges for supply of on board labour which is distinct from on shore labour. AT MBPT, for stuffing and destuffing of containers two sets of labour viz. on shore and on board are deployed. As such, these charges will be modified at the time of comprehensive revision of SOR, if necessary. Composite box rate presently under consideration of TAMP does not cover the activity of stuffing/ destuffing operations. As the Composite box rate prescribed is in respect of handling at shipside and movement to pre-stack area or vice versa, it is not advisable to prescribe Composite box rate inclusive of stuffing/ destuffing rates at this

		point. This can be considered only after taking over the transportation of containers from pre-stack area to CFS.
	(h). To furnish the basis for the proposed modification to the existing general note (ii) under section V of the Dock Scale of Rates to govern the levy of license fee for storage of transportation and same bottom containers.	Like import containers, Composite box rates have been proposed for transshipment and same bottom containers. This is inclusive of transportation charges. Other charges recoverable on these containers will not be comparable with the charges leviable on import containers. In case these containers remain in the port after expiry of the free days presently being extended, license fees (storage charges) need to be recovered. As such proposed general note (II) has been incorporated and modified to make it more explicit. The same bottom containers are discharged from a ship and loaded on the same ship. The transshipment containers are discharged from a ship and loaded on another ship or transshipped by road.

5.2. The MBPT has also made the following additional submissions:

- (i). TAMP follows fixation of tariff on cost plus basis. The proposed rates are approximately 60% of the cost plus ROI based tariff. Since the pricing is market and not cost based, the benchmark of JNPT rates has been considered. The proposed rates are less than at JNPT.
- (ii). The productivity levels of JNPT could be much higher than MBPT. Tariff is based on volumes. As such, MBPT justifies its proposed rates based on market conditions instead of cost based tariff.
- (iii). MBPT confirms that the proposed rates are inclusive of any impact of escalation on fuel and includes the lift off in case of imports at container stack yard and lift on in case of export containers.
- (iv). Concessional rates have been proposed in certain types of containers viz. General Containers (empty), ICD (empty) handled by gantry, transshipment, same bottom containers to promote traffic in this segment.
- (v). The moderate increase in general containers is expected to fetch additional revenue of approximately Rs.80 lakhs to the Port. The promotional tariff prescribed for certain segments and increase in cost is expected to be set off.

6.1. A joint hearing in this case was held on 30 June 2005 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the MBPT and the concerned user organisation have made their submissions.

6.2. At the joint hearing, it was decided that the MBPT should furnish requisite information and also an impact analysis statement comparing the existing and proposed rates. In view of the earlier decision that the cost of on board stevedoring of containers being part of the ocean freight under liner terms cannot be a part of the Terminal Handling Charges, the MBPT was advised to furnish its comments on factoring the principle set earlier in the proposed composite rates.

7. The MBPT in its reply dated 16 August 2005 made the following main points:

(i). The component of the on-board stevedoring in the proposed Composite box rates is as follows:

A) In berths having Quayside Gantry Cranes

		Upto 20'		Above 20'	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(i)	General containers	378	378	378	378
(ii)	ICD Containers	378	378	378	378
(iii)	Transshipment Containers	756	756	756	756
(iv)	Same bottom Containers	756	756	756	756
(v)	Export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment	640.50	640.50	640.50	640.50

B) In berths other than at A) above

		Upto 20'		Above 20'	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(i)	General containers	609.53	609.53	609.53	609.53
(ii)	ICD Containers	609.53	609.53	609.53	609.53
(iii)	Transshipment Containers	1219.06	1219.06	1219.06	1219.06
(iv)	Same bottom Containers	1219.06	1219.06	1219.06	1219.06
(v)	Export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment	872.03	872.03	872.03	872.03
(vi)	Containers moved by barges between MBPT and other ports	262.50	262.50	262.50	262.50

(ii). The issue of onboard stevedoring forming part of the ocean freight and not Terminal Handling Charges (THC) is relevant only to general containers and ICD containers. In case of Transshipment Containers, Same bottom Containers and Export containers brought by barges from other ports for shipment, the box rate is totally borne by the container operator and not passed to the importer or exporter. Hence the question of onboard stevedoring forming part of the ocean freight and not Terminal Handling Charges is not relevant for these three categories of containers.

(iii). With reference to the general and ICD containers, it is stated that the onboard stevedoring is covered in the Ocean freight and cannot be recovered under THC. Hence while approving the box rate, TAMP may add a foot note that the box rates include onboard stevedoring charges at Rs.609.53 for containers handled by ship's crane and Rs.378/- by port gantry cranes and the THC charges to the importers/exporters should exclude the onboard stevedoring cost.

8. The MBPT was reminded on 9 August 2005 to update the cost statements for the year 2004-05 and projection for next three years 2005-06 to 2007-08 in line with the revised tariff guidelines. The MBPT was also advised to furnish the workings for estimating the operating income. The MBPT vide its letter dated 31 August 2005 replied that the requisite details were under compilation. We have, however, not received the requisite information from MBPT till the finalisation of this case.

9.1. This Authority had passed an Order dated 12 June 2001 relating to the proposal filed by the MBPT for fixation of ceiling rates for identified port related services. This Authority, *inter alia*, held that cost of on-board stevedoring of containers is a part of ocean freight under liner terms and, therefore, cost of on board stevedoring in such cases cannot be part of terminal handling charges levied by the shipping lines. This Order dated 12 June 2001 passed by this Authority is under challenge before the Hon'ble Court of Bombay by Writ Petition No.2442 of 2001 and the MBPT is one

of the respondents in the Writ Petition in reference. It is to be noted that the Order dated 12 June 2001 is not stayed by the Hon'ble High Court of Bombay.

9.2. With reference to the Writ Petition No.2442 of 2001 filed by the CSLA and MANSA against the tariff Order dated 12 June 2001, the Hon'ble High Court of Bombay has directed this Authority on 23 August 2005 to take a decision within 4 weeks from 23 August 2005 on the box rate proposal filed by the MBPT.

10. Proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be forwarded separately to all concerned parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This Authority while passing the Order in September 2003 on the MBPT proposal for fixation of rates for providing stevedoring services taken over by it, had advised the port to submit its proposal for providing comprehensive service to container and the levy of box rates. As a step towards providing composite services to containers, the port had taken over the stevedoring services and transportation between quay and yard.

In this backdrop, the MBPT has filed this proposal to prescribe composite box rates for handling containers within its docks. The MANSA and BCHA have, however, suggested for prescription of composite box rate for full cycle of operations upto Container Freight Station. Even though MBPT has not responded to this suggestion, MANSA itself has clarified that prescription of composite box rate for full cycle of operation upto Wadala Container Freight Station may perhaps be possible for the MBPT only when it takes over the transportation of containers between its container yard and CFS. It is an operational issue to be decided by the MBPT. The composite box rate envisages grouping of existing charges for on-board stevedoring, ship to shore transfer movement, between berth and container yard, lift on / lift off at yard and also wharfage component of containers as against separate tariff prescribed in the existing Scale of Rates for various operations. The revised guidelines for tariff fixation encourage prescription of composite box rate covering basic container handling services in the major ports. Even though different views are furnished on the quantum of the proposed rates, the users have not expressed any objection to the box rate arrangement proposed.

- (ii). This Authority notified the revised tariff guidelines on 31 March 2005 in the Gazette of India in compliance with the policy direction issued by the Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) under Section 111 of the Major Port Trusts Act 1963. The MBPT proposal is, therefore, analysed in the light of the revised tariff guidelines.
- (iii). The MBPT has claimed that the cost position relating to container handling is in deficit. If the usual cost plus approach of fixing tariff is followed, these rates are to be revised upwards steeply. In order to maintain affordability to users and competitiveness vis-à-vis neighbouring container terminals, the MBPT proposes to aggregate the existing itemized rates with some adjustments.

The argument of CSLA about the inappropriateness of comparing the proposed tariff with that prevailing at JNPT due to the vast difference in the productivity levels deserves to be admitted. The port may have many constraints and compulsions. From the users point of view it is ultimately the combination of tariff and quality of service including productivity.

The CSLA has raised a question whether the method proposed to be adopted by MBPT would be acceptable to TAMP. The question is not clear. It is taken to mean whether this Authority would deviate from the cost plus approach to market based

pricing. The revised tariff guidelines require this Authority to follow a port-wise/terminal-wise cost plus approach. One of the considerations for introducing a third party tariff regulation in port sector is absence of a well developed competitive market. Just because users pay certain charges at one port does not mean that they would be market price in relation to other port. Even if the existing tariff is proposed to be adopted, they need to be justified from cost point of view. If an operator proposes to operate at tariff below the admissible levels of costs to build up volumes, this Authority does not have any objection to such an approach provided it does not significantly add to incidence of cross-subsidisation.

- (iv). The MBPT was requested to furnish the workings for the estimated and actual income. It was also requested to update the cost statement for the year 2004-05 and furnish projections for three years from the year 2005-06 in line with the revised tariff guidelines. The port has assured to furnish details but even after elapse of two months, such details are not furnished. As stated earlier, the direction received from the Hon'ble High Court of Bombay requires an Order to be passed in this case within 4 weeks from 23 August 2005. This analysis is, therefore, constrained to be made based only on the estimates for the year 2005-06 which were furnished initially by MBPT alongwith the proposal.
- (v). In the absence of any other details available, the traffic projection and income estimates furnished by the MBPT are relied upon. The CSLA has raised some doubts about the traffic forecast. If accepting the estimates of MBPT is found to have given any undue advantage to the port due to any wrong estimation, such benefits will be set off in the next review when the actuals will be verified with the estimates considered now.
- (vi). In line with the revised tariff guidelines, this Authority is allowing annual escalation of 6.44% in the tariff revision proposals during the financial year 2005-06. Since the expenditure projection for the 2005-06 as compared to the financial year 2004-05 is less than the escalation factor of 6.44%, the estimates furnished by the MBPT for 2005-06 are considered without any modification.
- (vii). The revised tariff guidelines stipulate that only fully commissioned business assets will be considered for computing allowable depreciation. The port has confirmed that it has calculated depreciation on fully commissioned assets. The MBPT has worked out the depreciation on the basis of life norms of assets prescribed by the Government and has assured to rework the depreciation in line with the revised tariff guidelines at the time of formulation of its comprehensive tariff proposal. As stated by the port, the revision of depreciation may not make any significant impact on the final deficit position. The depreciation of assets for the year 2005-06 is accepted as reported by MBPT.
- (viii). There is an increase of around 50% in the Finance & Miscellaneous Expenditure for the year 2003-04 as compared to the year 2002-03. The MBPT has sought to explain that it had contributed an amount of Rs. 210 Crore towards pension fund in the year 2003-04 as against Rs. 137 Crores in the year 2002-03. The breakup for Financial & Miscellaneous Expenditure furnished by the port includes contribution to pension fund for the year 2004-05 and 2005-06 also. The revised tariff guideline does not permit one time expenses viz., contribution to pension fund for past liabilities as an item of cost in the tariff revision exercise. In the other tariff cases of MBPT decided in the recent past, this Authority had disallowed contribution to the pension fund as an item of cost since the additional contribution represented building up of the fund for the deficit of the past and not the simple annual contribution to the fund. The breakup of arrears and current pension fund is not furnished. In the absence of such details, the entire contribution to pension fund is excluded, though in principle it is admitted that current payment will qualify for inclusion under this head. The Financial & Miscellaneous Expenditure is, therefore, moderated accordingly.

- (ix). In order to assess the reasonableness of capital base, the MBPT was requested to furnish the requisite details of capital employed in the facilities to handle containers. The port, however, did not furnish the requisite details. The MBPT has, however, confirmed that the assets are fully commissioned. Further, the MBPT has estimated a negative working capital for the year 2005-06. The net block of the assets as furnished by the port is considered as capital employed for the purpose of this analysis.
- (x). The maximum permissible return on capital employed under the revised tariff guidelines in case of major port trusts and private terminal operators for the financial year 2005-06 is fixed at 15%. The MBPT has claimed the capacity utilisation of about 75% for the year 2004-05 and this level is assumed to remain the same level for the year 2005-06 also. The ROCE is, therefore, taken at the maximum level of 15%. Since the MBPT has computed the ROCE at 18.5% of the capital employed, necessary corrections have been made in the cost statement.
- (xi). Subject to the analysis given above, the financial / cost statement has been amended. The modified cost statement is attached as **Annex – I**. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statement for the year 2005-06 is presented in the table given below:

( Rs. in Crores )

Year	Container handling activity	
	Deficit after ROCE (in Rs.)	Deficit as % of Operating Income
2005-06	86.06	64.16

It is, however, to be admitted that the deficit position to be seen in the light of flow of cross-subsidisation between various activities. A meaningful analysis in this regard is possible only when all the activities of the port are taken up for review. It is noteworthy that the MBPT has been advised on more than one occasion to file a comprehensive proposal which they have agreed to submit by 15 September 2005.

- (xii). The container related charges being levied at MBPT, *inter alia*, include quay side gantry crane and wharfage on containers. The charges for quayside gantry cranes and wharfage on containers are denominated in US dollars terms. Since the proposed composite rates are in Indian Rupees, the MBPT has applied an exchange rate of Rs.46/- per US dollar to convert the existing dollar denominated rates. As admitted by the MBPT, the exchange rate was around Rs.45.85 in October 2004. As rightly pointed out by the CSLA, the exchange rate prevailing in October 2004 cannot be applied now for conversion purposes. But, adjustment of the rates to the current exchange rate will not alter the final decision in this case in view of the deficit depicted by the cost statement. Further, any adjustment made will only reduce the projected operating income which will further widen the revenue gap.
- (xiii). (a). Clause 5.1.1. of the revised tariff guideline stipulates prescription of composite box rate with rebate to be allowed if any of the individual services included in the composite rate are not provided by the port. The MBPT did not propose any such rebates in the proposed Scale of Rates. The MBPT has, however, explained that separate charges for the services rendered shall be recovered as per the itemized rates in Scale of Rates. While furnishing clarification, the MBPT has, however, maintained that provision of all services included in the composite rate is mandatory. The stand of MBPT is not clear. It will be an appropriate arrangement if rebates in the composite charge are prescribed for any of the services not provided by the port. Accordingly, rebate in the composite rate is to be allowed to the extent of the itemized rate available in the existing Scale of Rates when a corresponding service is not provided.
- (b). The MBPT has also not proposed composite box rate for container of length above 40'. Rates for handling container of length above 40' are prescribed at the ratio specified in the revised guidelines.

- (c). In the absence of any specific mention in the proposal about concessional tariff for coastal containers, rates for coastal containers of all categories have been included in the amendment to the Scale of Rates in terms of Clause 4.3. of the revised tariff guidelines and the Orders passed by this Authority in compliance of the policy direction issued by the Government.

(xiv). The proposal for prescription of Composite Box rates falls under two main categories; namely, Box rates proposed to be levied for the services rendered at the quay side gantry berths and non-gantry berths. The proposed box rates for five categories of containers proposed to be levied at gantry berths are discussed as hereinunder:

- (a). With reference to the general loaded containers of 20' (hereinafter 20' container) and above 20' and upto 40' (hereinafter 40' container) the proposed rates show an increase of around 11% and 3% respectively over the existing itemized rates when consolidated. This increase is on account of cushion to absorb the increase in salary and wages cost and maintenance cost of equipments including fuel as clarified by the MBPT. The increase in cushion proposed for 20' loaded containers is more as compared to the 40' loaded containers. It is to be recognized that the cushion to absorb anticipated increase in cost may not vary with the type of container handled. Nevertheless, the rates between 20' containers and 40' containers should be 1:1.5 as per the revised guidelines. This differential is found to have been maintained in the proposed rates and the proposed rates are approved.

In respect of the box rates for general empty containers, the proposed rates are less than the aggregate of the existing itemized rates. The proposed rates for general empty containers are approved.

- (b). (i) In respect of loaded ICD containers, both 20' and 40', proposed increase is 8% and 2.7% respectively. The MBPT has adopted the similar approach followed in normal containers for loading the cushion to meet estimated increase of salary and wages cost and maintenance cost including fuel for computing the proposed rates for ICD containers.
- (ii). The proposed rates for all ICD containers are higher rates as compared to other category of containers. To a query, the MBPT has explained that handling of ICD containers involve operations of loading/unloading of containers on to the wagons / Agents' trailers and hauled to and fro shunting yard at Wadala. The additional service to be provided to ICD containers are clearly mentioned in the Scale of Rates.
- (iii). The proposed composite rates to handle all ICD empty containers are less than the aggregation of the existing itemised rates
- (c). The proposed rates for all ICD containers are approved. The MBPT has pegged the proposed rates for transshipment containers at the rates being levied by Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). Since the proposed composite rates for handling transshipment containers, both empty and loaded, are less than the existing level, this Authority is inclined to approve the proposed rates. The proposed box rates for handling transshipment containers are in line with the Clause 5.5.1 of the revised tariff guidelines.

Though the MBPT has pegged the composite box rates for transshipment containers at the levels prevailing at JNPT, the MBPT has not proposed free period which JNPT allows for transshipment containers. The MBPT has agreed to propose suitable free period while formulating the comprehensive proposal for general revision of its Scale of Rates.

- (d). The proposed composite rates for loaded and empty same bottom containers are less than the existing rates when such existing rates are consolidated; and, hence the proposed rates are approved.
- (e). The proposed composite rates for containers brought by barges under shipping bills from other ports for export are also less than the total of the existing rates for operations involved in handling these export containers. Since the operations involved for handling these export containers and the operations involved for handling transshipment containers are stated to be same, this Authority approves the proposed composite box rates for handling export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment.
- (xv). (a). The MBPT has also proposed composite box rates for handling various category of containers at the non-gantry berth. Since the operation is in the non-gantry berth, obviously, the MBPT has excluded the gantry crane charges from the computation of box rates for handling normal containers. But, the proposed box rates for handling loaded containers, both 20' and 40', are more by around 18% and 34% than the existing charges. As already stated earlier, the approach adopted by MBPT to propose box rate is to add cushion to compensate anticipated increase in the cost of the handling the containers. But, the increase proposed in the box rate for handling normal containers at non-gantry berth vis-à-vis gantry berth increase is not similar. This dissimilarity remains unexplained. Since the increase of 18% and 34% proposed is well within the overall cost deficit of 64%, the box rates proposed for this category of containers are approved.
- (b). With reference to handling of empty containers at non-gantry berth the box rate proposed for 20' containers and 40' containers are more by around 13% and 30% respectively as compared to the existing rates furnished by the port. In view of the overall cost deficit position the proposed rates for handling empty containers are approved.
- (c). The increase proposed by the MBPT in the box rate for ICD containers are 11.25% and about 19% for handling 20' container and 40' container respectively. With reference to the empty ICD containers the port has proposed an increase of around 8% and 16% for 20' container and 40' container respectively in the proposed box rate. In view of the reasons given at paragraph (XV) (a) above, the box rates proposed may be approved.
- (xvi). (a). The proposed box rates for transshipment containers are less than the aggregate of the existing itemized rates. But, such proposed rates are found to be not in line with the revised tariff guidelines. Such charges should not exceed 1.5 times of the charges prescribed for general containers. The proposed rates are, therefore, suitably adjusted.
- (b). MBPT has adopted the box rates proposed for transshipment containers for same bottom containers on the ground that the operations involved for handling same bottom containers and transshipment containers are the same. The proposed rates for same bottom containers of 20' length, both loaded and empty are, therefore, moderated in line with the modified rates for transshipment containers. The box rates for same bottom containers of 40' and above 40' are prescribed in the ratios stipulated by the revised tariff guidelines.
- (c). Another tariff item proposed is the box rates for export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment. To a query in this regard, MBPT has clarified that the proposed rates are applicable for the export containers brought under shipping bills from JNPT by sea unloaded at MBPT

and subsequently loaded on vessels involving both import and export operations.

Since the port has further explained that the operations involved in handling transshipment containers and export containers of this category are same, the proposed rates are restricted to the moderated box rates for transshipment containers.

With reference to the rates for handling empty export containers of 40', the MBPT has pegged the proposed rate to a level slightly less than the existing aggregate of itemized rates. Since all other proposed rates have linkage to the rates of transshipment containers, the deviation made for this particular category of container is not adequately explained by MBPT. Since the rates approved by this Authority are at ceiling levels, the MBPT has the flexibility to operate at a lower level, if it so desires. The box rate for empty export containers of 40' is, therefore, pegged at the level applicable for similar type of transshipment containers.

- (d). In the case of proposed rate for containers moved by barges between the MBPT and other ports, it is to be noted that a similar tariff item is not proposed by MBPT for gantry berth. Incidentally, the MBPT has subsequently modified the proposed rates pointing out that the rates proposed earlier were for coastal containers.

With reference to a query on non-incorporation of rates for handling such containers at gantry berths, the MBPT has explained that the movement of such containers at present takes place between MBPT and JNPT only and are handled at a non-gantry berth and this system may continue in future also. The operation of these containers involve a single activity of either loading or unloading, as explained by the Port. The box rates approved for handling such containers should be made applicable if such single activity of either loading or unloading takes place in the gantry berth of MBPT. The proposed rates for loaded containers as well as empty containers are at levels higher than the aggregate of existing itemized rates. Again, in view of the deficit cost position, the proposed rates are approved. It is noteworthy that the revised proposed rates for containers of 40' are less than the rates as computed in the ratio prescribed in the revised tariff guidelines.

- (xvii). Comparative position of the composite box rates and the aggregate of existing itemized rates for different categories of containers is given below:

#### Gantry Berths

Sr. No	Container Category	Revised (Rs.)				Existing (Rs.)				Change (In %)			
		Loaded		Empty		Loaded		Empty		Loaded		Empty	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
1	General Containers	2500	3750	2000	3000	2254	3640.50	2149	3483	10.91%	3.01%	-7.45%	-16.10%
2	ICD Containers	3800	5700	3300	4950	3519	5549.50	3414	5392	7.99%	2.71%	-3.45%	-8.93%
3	Transshipment Containers	3000	4500	2600	3900	6908	12081	4298	6966	-130.27%	-168.47%	-65.31%	-78.62%
4	Same bottom containers	3000	4500	2600	3900	4508	7281	4298	6966	-50.27%	-61.80%	-65.31%	-78.62%
5	Export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment	3000	4500	2600	3900	5918.50	10217.50	3308.50	5102.50	-97.28%	-127.06%	-27.25%	-30.83%

**Non Gantry Berths**

Sr. No	Container Category	Revised (Rs.)				Existing (Rs.)				Change (in %)			
		Loaded		Empty		Loaded		Empty		Loaded		Empty	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
1	General Containers	1900	2850	1700	2550	1611.5	2124.03	1508.5	1988.53	17.90%	34.18%	11.38%	22.88%
2	ICD Containers	3200	4800	3000	4500	2876.5	4033.03	2771.5	3675.53	11.25%	19.02%	7.62%	13.88%
3	Transshipment Containers	2850	4275	2550	3825	5623.1	9048.06	3013.1	3933.06	-87.30%	-111.65%	-18.16%	-2.83%
4	Same bottom containers	2850	4275	2550	3825	3223.1	4248.06	3013.1	3933.06	-13.08%	9.63%	-18.16%	-2.83%
5	Export containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment	2650	4275	2550	3825	5276.03	8701.03	2666.03	3586.03	-85.12%	-103.53%	-4.55%	6.25%
6	Containers moved by barges between MBPT and other ports	1440	1980	1320	1860	1264.50	1777	1159.50	1619.50	13.88%	11.42%	13.84%	14.85%

It can be seen from the above table that the percentage of increase in rates, where ever allowed, is well within the overall cost deficit of 64.16%. In respect of item No.6 under non-gantry berths, the comparison made is with respect to coastal rates.

The approved composite box rates in respect of the containers of 40' are in line with the clause 5.4 of the revised tariff guidelines.

- (xviii). The CSLA has raised a point whether lift on / off at container yard is included in the composite rate. The MBPT has confirmed that the levy of composite rate includes lift on of export / lift off of import containers at the pre-stack area.
- (xix). With reference to the issue raised by MANSA and CSLA regarding separate levy of escalation in fuel charges which is levied in the rates for transportation between quay and CY, MBPT has confirmed that charges towards fuel escalation will not be levied separately on introduction of the composite box rates.
- (xx). As stated by the MBPT, container charges worldwide are levied on a single box rate. While the proposed box rate includes wharfage on containers, the existing method of levy of wharfage on containerised cargo under many categories will continue to be governed by the wharfage schedule applicable for cargo handled at docks. The wharfage rate also varies with the type of cargo. Generally, such a differential wharfage is not levied at container terminals where box rate is in vogue. The MBPT should analyse the issue further and attempt to evolve a single wharfage rate for containerised cargo. When this is done, the wharfage on cargo can also be included in the composite rate for loaded containers. The MBPT should come up with an appropriate proposal in this regard at the time of the next review.
- (xxi). The BCHAA has demanded that on board stevedoring should be excluded from the composite rate on the ground of THC issues. As correctly pointed out by CSLA, such an exclusion is not made at other terminals where composite box rate is levied. Onboard stevedoring is one of the major services involved in container handling; and, the MBPT incurs cost to provide the service. It is, therefore, necessary to allow recovery of such cost by the port through the tariff.

One of the main reasons which may have prompted BCHAA to make the suggestion in this regard is the findings of this Authority in its Order dated 12 June 2001, passed in the case of MBPT for fixation of ceiling rates for the identified port related services. It is noteworthy that this order does not exclude onboard stevedoring from the tariff recoverable by a port. The issue was whether the charges paid should be passed on through the levy of THC collected by lines. For stated reasons, it was held in the Order that on board stevedoring forms part of ocean freight under liner terms and hence this cost again cannot be included in the THC.

The Order dated 12 June 2001 passed by this Authority is challenged by CSLA and MANSA in WP No 2442 of 2001. The main issues agitated in their Writ Petition relate to the jurisdiction of this Authority to interfere in THC matters and the correctness of the finding on onboard stevedoring. This Authority was fully convinced on the issues before it in the relevant proceeding and passed the Order accordingly. The position has been explained clearly to the Hon'ble Bombay High Court through the affidavit-in-reply to the Writ Petition filed. Since the matter is under judicial review, there is no need for this Authority to dwell more on the principle already set. Most importantly, the request of the petitioners for an interim stay of the impugned Order was not entertained by the Hon'ble Court.

In realization of the position explained above, the MBPT has proposed to indicate the element of onboard stevedoring charge amalgamated in the composite rate. In the given circumstances, the suggestion of MBPT is reasonable and will also address the issue raised by the BCHAA. It is noteworthy that introducing such a break-up is not due to any new principle set but only to continue with the existing decision on the subject. A conditionality is, therefore, introduced in the Scale of Rates specifying the quantum of onboard stevedoring charges included in the box rate. Recovery of this element through THC levied by the Lines / Steamer Agents will be governed by the Order of this Authority dated 12 June 2001. This position will automatically get modified if the High Court decides the writ petition in favour of the Petitioners.

There can be an argument that no such break-up is specified at other terminals where box rate is charged on containers. The relevant finding was made in a proceeding relating to MBPT. This has not been extended by a common adoption Order to all other major ports in view of the litigation faced immediately after the Order was notified for implementation. It was found reasonable to await the outcome of the judicial review of the principle set instead of engaging in more (possible) litigation at different courts of Law. The principles set in the MBPT case will be extended for common adoption at all ports/ container terminal subject to the decision of the Hon'ble High Court in the Writ Petition in reference.

- (xxii). MANSA has raised an issue about transportation cost for container yard to container freight station. Since this activity has not been taken over by the port, the charge for this activity is not included in the composite rate. This means, the private transport operators continue to perform this activity. The Order dated 12 June 2001 passed on the proposal of MBPT includes ceiling rate for this component. It was even revised subsequently on 12 August 2002. The demand of MANSA is to review the ceiling rate for transportation perhaps to adjust it to the current level of input costs. Strangely, the MBPT has made a very casual remark that it is an issue between TAMP and MANSA. It may be significant to note that the existing ceiling rates are fixed based on the proposal of MBPT and the MBPT recognizes this activity as the one covered by Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963. It is not clear how the port is not concerned now with review of the rate therefor. The revised tariff guidelines notified in March 2005 also require the port trusts to initiate proposal for fixing ceiling rates for the port as a whole for the activities identified under Section 42 *ibid* which are performed by different authorized service providers. The MBPT should, therefore, undertake a review whether the existing ceiling rate for transportation from container yard to container freight station is necessary and file a suitable proposal within 3 months if the review warrants any adjustment in the existing rate. The user associations are advised to assist the MBPT in conducting the review exercise.
- (xxiii). The users have suggested that the MBPT should collect the composite box charges directly from exporters and importers. According to MANSA, the administrative machinery for direct billing and collection is in place at MBPT. The MBPT has also agreed to examine this issue further. The MBPT is advised to come up with a pointed proposal in this regard at the time of next review.
- (xxiv). The CSLA has raised an objection against levy of transtainer/TLT charges in US \$. While the MBPT clarified that the transtainer and top lift trucks are container handling

equipment and not meant for cargo handling and justified the prescription of these charges in Dollar terms. The MBPT has retained the approved rates in Dollar terms and not sought specific approval in its proposal for composite box rate.

- (xxv). Since the Notes (ii), (iv) and (vi) to Sub-Section (A) & (B) are proposed in line with the existing notes, this Authority is inclined to approve the proposed Notes. The MBPT at our instance has elaborated the various services rendered for the levy of box rates and accordingly, the Note No (iii) to the Sub-Section (A) & (B) is also approved.
- (xxvi). The MBPT has proposed certain modifications to the existing conditionalities and insertion of some new provisions. These amendments are approved.
- (xxvii). The MBPT has proposed to levy charges separately when the containers are handled by top lift trucks or transtainers. Since the proposed rates are composite rates and comprehensive services should include lift on / off at pre-stake area, the MBPT was asked to clarify the necessity for a separate conditionality for levy of charges for top lift trucks or transtainer. The port has clarified that all the containers handled at the port may not require deployment of transtainer and top lift trucks. It has further confirmed that charges for these containers are not covered in the composite box rate prescribed. The workings furnished by the MBPT for aggregation of the existing rates confirm this position. In view of this, Note (v) to the Sub-Section (A) and (B) is approved as proposed by the MBPT.
- (xxviii). The existing onboard stevedoring levy includes lashing / unlashings of containers. To a query in this regard, the MBPT has clarified that the proposed box rate does not cover the services rendered for lashing / unlashings of containers; and, it has proposed that the existing rebate under Section 4(C) of Dock Scale of Rates may continue. Accordingly, a provision for existing rebate under Section 4(C) of Dock Scale of Rates for the services not rendered for lashing / unlashings of containers is included in the Scale of Rates.
- (xxix). The composite rates proposed for transshipment of containers, at gantry berth and at non-gantry berth are to cover complete cycle of transshipment i.e., discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier. If discharge of container from the first carrier is carried-out at gantry berth and loading on of transshipment container is carried out at non-gantry berth or vice versa, separate rates are required to be specified in the Scale of Rates. The MBPT has not proposed such separate rates since the proposed rates for gantry and non-gantry berths were same. Because of the moderation made in the rates levied at non-gantry berth, a conditionality is included stating that when a transshipment container is handled at gantry berth at one leg and at non-gantry berth in the other leg, composite charge should be levied at 50% of the rate applicable for transshipment containers at gantry berth and 50% of rate applicable for transshipment containers at the non-gantry berth.
- (xxx). The MBPT has not suggested the provisions relating to levy of storage charges on the abandoned FCL containers / shipper owned containers in line with the clause 5.8.3. of revised tariff guidelines. The Scale of Rates is amended to include these conditionalities.
- (xxxi). The rates approved by this Authority will be at the ceiling level and the rebate / discount will be at floor level in line with the revised tariff guidelines. The MBPT will have the flexibility to charge at a lower rate, if it so desires, based on the commercial judgment of the port.
- (xxxii). The revised tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. As stated earlier, the MBPT has not furnished the income / cost estimates for the years 2006-07 and 2007-08. Since the analysis is based on the projections furnished by the MBPT only for one year (2005-06), the approval to the composite box rates will be valid till 31 March 2006 only. The MBPT should submit a suitable proposal well in advance in prescription of rates beyond 31 March 2006.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the amendments to the Scale of Rates of Mumbai Port Trust as in Annex-II attached.

13.1. The revised Scale of Rates will come into effect on expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

13.2. The revised Scale of Rates will be valid upto 31 March 2006.

13.3. The MBPT should submit well in advance its proposal with all supporting details for fixation of rates for the period beyond 31 March 2006.

### Annex - I

#### Mumbai Port Trust Cost Statement for the Container Service

Sr.No.	Particulars	Estimates furnished by MBPT	Estimates moderated by TAMP
		2005-06	2005-06
I	Operating Income	13412.65	13412.65
II	Operating Cost		
	Operating Cost	12819.23	12819.23
	General Facilities	2573.77	2573.77
	Depreciation	480.88	480.88
	Finance & Miscellaneous Expenses	12479.13	536.09
	Total	28353.01	16409.97
III	Surplus ( I - II )	-14940.36	-2997.32
IV	Allocated Management & General Overheads	4959.39	4959.39
V	Net Surplus ( III - IV )	-19899.75	-7956.71
VI	Capital Employed	11935.00	4327.00
VII	Return on Capital Employed *	2208.00	649.05
VIII	Net Surplus after Return on Capital Employed	-22107.75	-8605.76
IX	Net Surplus after Return on Capital Employed as a % of Operating Income	-164.83%	-64.16%

\* The Return on Capital Employed is calculated at 18.5% by MBPT and 15% by TAMP

**Annex – II****Amendment to the Scale of Rates of Mumbai Port Trust charges at the Docks.**

- (I). Delete the existing subsection (A), (B) and (C)(1)(a) of Section V of the Scale of Rates charged at Docks and substitute therefor the following:

**Section V****CHARGES ON CARGO CONTAINERS, CONTAINERISED CARGO AND CONTAINER EQUIPMENT**

- (A) Composite Charges on Cargo Containers handled at the Berths having Quayside Gantry Cranes

(Figures in Rs.)

Sr No	Container Category	Ceiling Rates for Containers of length upto 20'				Ceiling Rates for Containers of length above 20' but upto 40'				Ceiling Rates for Containers of length above 40'			
		Loaded		Empty		Loaded		Empty		Loaded		Empty	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
i	General Containers	2500	1500	2000	1200	3750	2250	3000	1800	5000	3000	4000	2400
ii	ICD Containers	3800	2280	3300	1980	5700	3420	4950	2970	7600	4560	6600	3960
iii	Transshipment Containers	3000	1800	2600	1560	4500	2700	3900	2340	6000	3600	5200	3120
iv	Same bottom Containers	3000	1800	2600	1560	4500	2700	3900	2340	6000	3600	5200	3120
v	Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment	3000	1800	2600	1560	4500	2700	3900	2340	6000	3600	5200	3120

- (B) Composite Charges on Cargo Containers handled at Berths other than those mentioned at (A) above

(Figures in Rs.)

Sr No	Container Category	Ceiling Rates for Containers of length upto 20'				Ceiling Rates for Containers of length above 20' but upto 40'				Ceiling Rates for Containers of length above 40'			
		Loaded		Empty		Loaded		Empty		Loaded		Empty	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
i	General Containers	1900	1140	1700	1020	2850	1710	2550	1530	3800	2280	3400	2040
ii	ICD Containers	3200	1920	3000	1800	4800	2880	4500	2700	6400	3840	6000	3600
iii	Transshipment Containers	2850	1710	2550	1530	4275	2565	3825	2295	5700	3420	5100	3060
iv	Same bottom Containers	2850	1710	2550	1530	4275	2565	3825	2295	5700	3420	5100	3060
v	Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment	2850	1710	2550	1530	4275	2565	3825	2295	5700	3420	5100	3060
vi	Containers moved by barges between MBPT and other ports	2400	1440	2200	1320	3300	1980	3100	1860	4800	2880	4400	2640

Notes: Sub Section (A) and (B)

- (i). The above composite rates include the following charges towards onboard stevedoring and inclusion of this element in THC levied by the Shipping Lines/ Agents shall be regulated in accordance with the Order of TAMP passed in case no: TAMP/47/2000-MBPT, dated 12 June 2001:

**Quayside gantry berths:**

- (a). All general Containers and all ICD Containers Rs.378.00
- (b). All Transshipment containers and all same bottom Containers Rs.756.00
- (c). All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment through MBPT. Rs.640.50

Non-gantry berths:

- |      |   |            |
|------|---|------------|
| (a). | All general containers and all ICD Containers.  | Rs.609.53  |
| (b). | All transshipment containers and all same Bottom containers.  | Rs.1219.06 |
| (c). | All containers handled by barges to and fro Jawaharlal Nehru Port Trust.  | Rs.262.50  |
| (d). | All export containers brought by barges under shipping bills from Jawaharlal Nehru Port Trust for shipment to MBPT. | Rs.872.03  |
- (ii). Cargo container means specifically designed container of uniform size for consolidating goods within compact unit.
- (iii). Above charges include On-Board stevedoring charges, handling at Shipside, removal of container between shipside and Pre stack/ RCD Yard, loading/ off-loading of ICD containers on Railways wagons.
- (iv). Additional services of loading/ unloading of containers on to the wagons/ Agents' trailers and hauling to and fro shunting yard at Wadala will be provided to the ICD containers.
- (v). Lashing and unlashng containers on board the vessel shall be the responsibility of the vessel agents. For lashing and unlashng work done by the vessel agent, a rebate of Rs.30 per box will be granted on the boxes on all the boxes loaded/ discharged.
- (vi). When a transshipment container is unloaded at gantry berth and loaded at Non-Gantry Berth or vice versa, 50% of the Box rate for Transshipment Containers prescribed for each of the berths will be applicable.
- (vii). Container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, containers from/ to Indian ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for concession.
- (viii). Empty containers received from / removed to ICD by road shall be treated on par with local empty containers for levy of charges.
- (ix). Charges for containers handled by Toplift Trucks or Transtainer shall be levied separately.
- (x). Import loaded container manifested as local if subsequently transhipped to ICD shall be treated as local container till the date on which the container has been allowed by Customs to be transhipped to ICD. Similarly ICD import containers destuffed and cleared from the Port shall be treated as FCL for levy of Port Charges.
- II. Delete the existing notes 5 and 10 of sub-section D and renumber the existing notes 6,7,8,9 and 11 as notes 5,6,7,8 and 10 and insert the following as note (9)
- (9). Demurrage charges on the cargo stuffed inside the container and subsequently destuffed and removed back to town shall be levied as per (5) above. No wharfage shall be levied thereon. Similarly, in the case of cargo stuffed inside the container and subsequently destuffed and again restuffed in the container and shipped on board the vessel, demurrage charges shall be levied as per (5) above till the date of restuffing of cargo inside the container and wharfage in terms of Section I Exports shall also be levied on cargo inside the container.

iii. Delete the existing note 11 of sub-section D and substitute therefor the following

- (11) The storage charges on abandoned FCL containers/ shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/ MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
  - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
  - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent/ MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall continue to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/ confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/ confiscated containers should be removed by the line/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

IV. Delete the existing clause (1) of Sub-Section G and substitute therefor the following:

(G) Charges on Containerised Cargo

Wharfage and demurrage shall be payable on import containerized cargo, excepting those destined to ICD and FCL cleared through Private CFS in terms of Note (8) to sub-section D above as applicable under Sections I & II.

V. Delete the existing General Note (ii) and substitute therefor the following as note (ii)

- (ii) Transshipment and same bottom containers shall be treated on par with import containers for levy of license fees for storage.
- (C) With the prior permission of the MBPT authorities, rebates shall be applicable to the port users for carrying out various operations with their own arrangements in the Gantry berths and Non Gantry Berths. The rebates applicable along with the conditions are as follows:
  - (i). Gantry Crane Charges  
At Gantry Berths

Sr. No	Particulars	Rebate (Rs.)	Coastal (Rs.)
A	General, ICD and Export Containers brought by barges under shipping bills		
	Loaded		
	- 20'	830.87	498.52
	- 40'	1661.74	997.04

Sr. No	Particulars	Rebate (Rs.)	Coastal (Rs.)
	- above 40'	1661.74	997.04
	<b>Empty</b>		
	- 20'	830.87	498.52
	- 40'	1661.74	997.04
	- above 40'	1661.74	997.04
<b>B</b>	<b>Transshipment and Same bottom Containers</b>		
	<b>Loaded</b>		
	- 20'	1661.74	997.04
	- 40'	3323.48	1994.09
	- above 40'	3323.48	1994.09
	<b>Empty</b>		
	- 20'	1661.74	997.04
	- 40'	3323.48	1994.09
	- above 40'	3323.48	1994.09

(ii). **Stevedoring Charges  
At Gantry Berths**

Sr. No	Particulars	Rebate (Rs.)	Coastal (Rs.)
<b>A</b>	<b>General and ICD Containers</b>		
	<b>Loaded</b>		
	- 20'	378	227
	- 40'	378	227
	- above 40'	378	227
	<b>Empty</b>		
	- 20'	378	227
	- 40'	378	227
	- above 40'	378	227
<b>B</b>	<b>Transshipment and Same bottom Containers</b>		
	<b>Loaded</b>		
	- 20'	756	454
	- 40'	756	454
	- above 40'	756	454
	<b>Empty</b>		
	- 20'	756	454
	- 40'	756	454
	- above 40'	756	454
<b>C</b>	<b>Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment</b>		
	<b>Loaded</b>		
	- 20'	640.50	384.30
	- 40'	640.50	384.30
	- above 40'	640.50	384.30
	<b>Empty</b>		
	- 20'	640.50	384.30
	- 40'	640.50	384.30
	- above 40'	640.50	384.30

**At Non Gantry Berths**

Sr. No	Particulars	Rebate (Rs.)	Coastal (Rs.)
<b>A</b>	<b>General and ICD Containers</b>		
	<b>Loaded</b>		
	- 20'	609.53	365.72
	- 40'	609.53	365.72
	- above 40'	609.53	365.72
	<b>Empty</b>		
	- 20'	609.53	365.72
	- 40'	609.53	365.72
	- above 40'	609.53	365.72

B	Transshipment and Same bottom Containers		
	Loaded		
	- 20'	1219.06	731.44
	- 40'	1219.06	731.44
	- above 40'	1219.06	731.44
	Empty		
	- 20'	1219.06	731.44
	- 40'	1219.06	731.44
	- above 40'	1219.06	731.44
C	Containers handled by barges to and fro other ports	(Rs.)	(Rs.)
	Loaded		
	- 20'	262.50	157.50
	- 40'	262.50	157.50
	- above 40'	262.50	157.50
	Empty		
	- 20'	262.50	157.50
	- 40'	262.50	157.50
	- above 40'	262.50	157.50
D	Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment through MBPT.		
	Loaded		
	- 20'	872.03	523.22
	- 40'	872.03	523.22
	- above 40'	872.03	523.22
	Empty		
	- 20'	872.03	523.22
	- 40'	872.03	523.22
	- above 40'	872.03	523.22

## (iii). Transportation Charges

Sr. No	Particulars	Rebate (Rs.)	Coastal (Rs.)
A	General, ICD and Containers handled by barges to and fro other ports		
	Loaded		
	- 20'	565	339
	- 40'	847.50	508.50
	- above 40'	1130	678
	Empty		
	- 20'	460	276
	- 40'	690	414
	- above 40'	920	552
B	Transshipment, Same bottom Containers and Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment through MBPT.		
	Loaded		
	- 20'	1130	678
	- 40'	1695	1017
	- above 40'	2260	1356
	Empty		
	- 20'	920	552
	- 40'	1380	828
	- above 40'	1840	1104